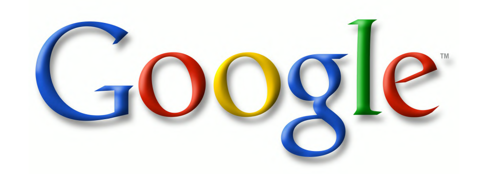
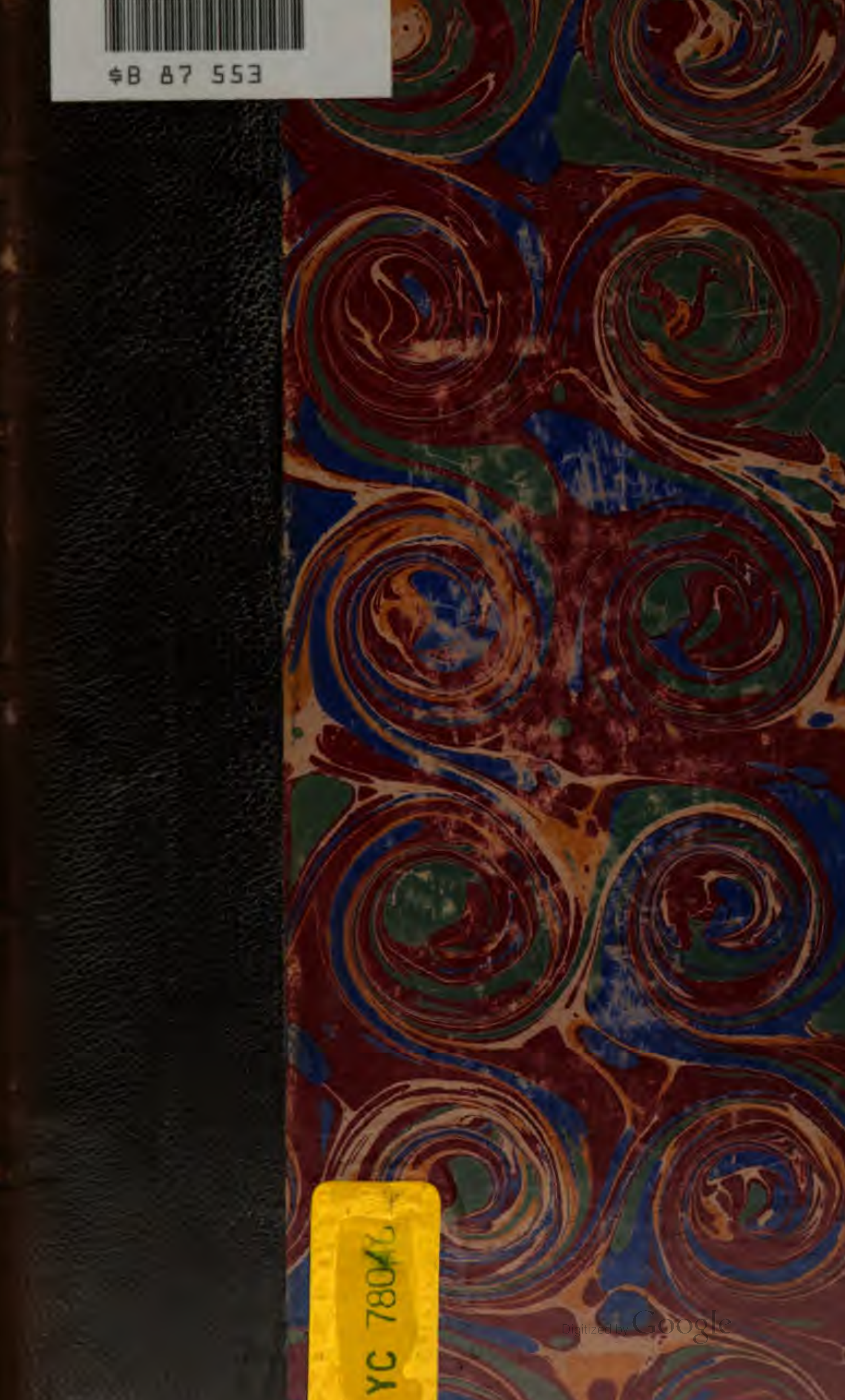

Google

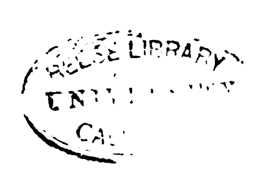

$B 87 553
Digitized by Google


REESE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.
Received MAY 17 1894 189 .
Accessions No. 55615. Class No.
Google



COURS

D'ÉCONOMIE POLITIQUE.



A LA MÊME LIBRAIRIE.

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR.

Histoire et description des voies de communication aux États-Unis, et des travaux d'art qui en dépendent. — 2 très-beaux vol. grand in-4, chacun d'environ 600 pages, avec un atlas in-folio de 19 planches de grande dimension, gravées sur cuivre.................................... 50 fr.

Des intérêts matériels en France, 6e édition. — 1 vol. grand in-18, orné d'une carte des Travaux publics.................................. 3 fr. 50 c.

Essais de Politique industrielle. — 1 vol. in-8 de 450 pages... 6 fr.

L'Isthme de Panama, examen historique et géographique des différentes directions suivant lesquelles on pourrait le percer, et des moyens à y employer; suivi d'un aperçu sur l'isthme de Suez. — 1 vol. in-8 avec une carte... 4 fr.

De l'Industrie manufacturière en France. — In-18......... 50 c.

Lettres sur l'organisation du Travail, ou ÉTUDES SUR LES PRINCIPALES CAUSES DE LA MISÈRE ET SUR LES MOYENS PROPOSÉS POUR Y REMÉDIER. 1848. — 1 très-fort et beau vol. grand in-18 jésus................... 4 fr. 50 c.

La Liberté aux États-Unis. — In-8. 1849..................... 1 fr.

Cours d'Économie politique, fait au Collége de France. — 3 beaux volumes in-8... 26 fr. 50 c.

NOTA. — Les deux derniers volumes du COURS sont en première édition; ils se vendent ensemble.. 17 fr.

Le troisième volume, contenant LA MONNAIE, se vend séparément................ 9 fr.

Discours prononcé à l'inauguration du Cours, en 1841, et discours d'ouverture du Cours de l'année 1841-42. — Tirage fait à part en 1842. — Brochure in-8.. 1 fr. 25 c.

La LIBRAIRIE CAPELLE est destinée aux Publications d'Économie sociale et politique, de Philosophie, d'Études religieuses, d'Histoire et de Législation.

CORBEIL, typographie de CRÉTÉ.

COURS
D'ÉCONOMIE POLITIQUE

FAIT AU

COLLÉGE DE FRANCE,

PAR

MICHEL CHEVALIER,

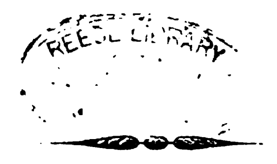
MEMBRE DE L'INSTITUT.

PREMIER VOLUME.

SECONDE ÉDITION, REFONDUE ET CONSIDÉRABLEMENT AUGMENTÉE.

RÉUNION DE TOUS LES DISCOURS D'OUVERTURE.

LEÇONS.



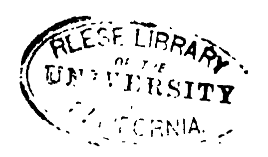
PARIS,

CAPELLE, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

Rue Soufflot, 18, près le Panthéon.

1855.

AVIS DE L'ÉDITEUR.



AVERTISSEMENT DE L'ÉDITEUR

POUR CETTE SECONDE ÉDITION.

Les leçons comprises dans ce volume datent de 1841. En les réimprimant en 1855, le Professeur a eu à cœur de les rajeunir en rapportant au moment présent les renseignements statistiques et les faits économiques qu'il est dans son habitude de présenter en grand nombre à l'appui du raisonnement. Pour ne pas enlever aux leçons le caractère qu'elles tenaient du temps où elles avaient été faites, c'est dans des notes distinctes, mises au bas de la page, que les don-

nées relatives à l'époque actuelle ont été consignées. L'intercalation de renseignements d'une date récente a été ainsi rendue facile, et le lecteur a, de cette façon, les éléments d'une comparaison instructive dans la plupart des cas entre les faits et les chiffres de 1841 et ceux de 1855.

A l'égard des chemins de fer spécialement, le changement depuis 1841 était tellement considérable que des indications morcelées dans des notes détachées les unes des autres n'auraient pu en donner un aperçu suffisant et clair. Un chapitre à part, d'un assez long développement, sous la forme et le titre d'*Appendice*, y a été consacré (*page* 563).

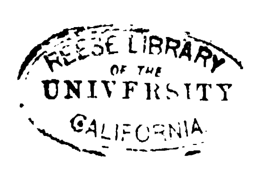
Ce premier volume se distingue de la première édition, surtout en ce qu'il contient la suite des discours d'ouverture, au nombre de douze, qui ont été prononcés par M. Michel Chevalier, de 1841 à 1852. L'enchaînement de ces discours présente sa manière de voir sur les principales questions de l'Économie politique. On y peut observer, en suivant la série, la modification qu'une étude plus approfondie a fait subir à ses opinions sur quelques points. Les derniers

de ces discours exposent, au sujet de la sociabilité envisagée comme le pendant ou le complément de la liberté — quelques personnes diraient le correctif — des idées qui constituent le trait le plus original de l'enseignement du Professeur d'Économie politique du Collége de France.

DOUZE

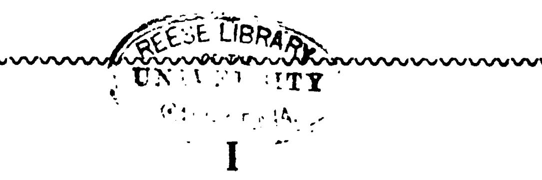
DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DES ANNÉES 1840 A 1852.



COURS

D'ÉCONOMIE POLITIQUE



I

INTRODUCTION.

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1840–41.

De la grandeur de l'industrie moderne et de sa faiblesse.

Messieurs,

La tâche qui m'est confiée ici est de nature à intimider de plus forts et de plus habiles que moi ; je confesse en toute franchise que je m'en sens effrayé. Je le suis d'abord, en songeant qu'il y a peu d'années encore, cette chaire fut inaugurée par l'homme éminent, qui naturalisa en France l'étude de l'économie politique (1). Je ne le suis pas moins pour avoir mesuré la responsabilité qui pèse sur moi ; car l'économie politique est d'une impor-

(1) Jean-Baptiste Say.

tance qui va toujours croissant avec celle des intérêts matériels ; le rôle qu'elle joue dans le monde est maintenant au rang des premiers rôles. Elle a aujourd'hui mission d'aborder un problème immense et de le résoudre, sous les auspices des principes éternels et suprêmes hors desquels l'humanité ne saurait trouver d'abri, et sous l'invocation des idées nouvelles, mais à jamais acquises, que notre patrie représente particulièrement dans le monde.

Le plus beau fleuron de l'économie politique, c'est l'industrie. Malgré ses imperfections dont je ne dissimulerai point l'étendue, malgré les souffrances qui aujourd'hui l'accompagnent, et sur lesquelles je n'entends pas tirer le rideau, ainsi que vous le verrez tout à l'heure, elle est devenue une haute puissance. Déjà elle balance les intérêts guerriers qui, jusqu'à présent, avaient gouverné le monde. La prophétie d'Isaïe annonçant, il y a deux mille ans, qu'un jour on verrait se transformer en socs de charrue les fers de lance meurtriers, est au moment de s'accomplir, en ce sens au moins que les fers de lance semblent ne devoir plus se mettre en action qu'avec la permission préalable et sous le bon plaisir des socs de charrue.

Je choisis à dessein ici le soc de charrue comme l'emblème de l'industrie, pour montrer que je n'en sépare pas l'agriculture. L'industrie, c'est le travail matériel sous toutes les formes. Elle est agricole, elle est manufacturière, elle est commerciale. Mesurée au nombre des hommes qu'elle occupe, à la valeur des produits qu'elle crée, comme à son heureuse influence sur la santé de l'âme et du corps, l'agriculture est le premier des arts : tel est, vous le savez, le titre qu'on lui décerne, dans les discours officiels, quoique les actes ne répondent pas toujours aux paroles. C'est elle qui, lorsque l'honneur

national offensé contraint les peuples d'en venir à l'horrible extrémité de la guerre, fournit à la patrie ses plus robustes défenseurs, modestes Cincinnatus, pressés de revenir à leurs labeurs obscurs quand ils ont sauvé le pays. L'économie politique, si elle oubliait l'agriculture, tomberait dans la même erreur qu'un astronome qui omettrait le soleil dans le tableau des cieux.

La puissance de l'industrie s'est surtout révélée depuis un demi-siècle; car il n'y a pas davantage que Sieyès écrivait sa brochure du tiers-état. Il y a cinquante ans à peine que, par ce manifeste fameux, le tiers-état se plaignait de n'être rien. Aujourd'hui, il ne se contente pas de l'ultimatum de Sieyès, il ne lui suffit pas d'être quelque chose; il a voulu être tout; et, en France, il est tout.

C'est une métamorphose sociale que la lente, mais irrésistible évolution des siècles, avait préparée. Les idées, les coutumes, les mœurs, tout y menait peu à peu le genre humain, comme à une destination obligatoire, fatale, disons mieux, providentielle. La religion et la politique y travaillaient de concert: la première, en prêchant aux hommes la charité, la fraternité, la paix; la seconde, par l'inflexible persévérance des princes à abaisser l'aristocratie militaire, dont les trônes étaient entourés. De nos jours, l'œuvre paraît à la veille de se pleinement réaliser, non-seulement en France, mais dans l'univers. Là où les anciennes supériorités sociales s'obstinaient à méconnaître le génie nouveau des peuples, elles ont été rayées du nombre des vivants, afin que la place restât libre à ceux qu'anime ce génie nouveau; ainsi, en France, l'aristocratie si brillante, il y a cinquante ans, a disparu comme une moisson que l'on fauche. Là, au contraire, où mieux inspirées, elles ont acquis le sentiment des nouveaux instincts du genre humain, des droits nouveaux des populations, de leurs nouveaux devoirs à elles-mêmes,

on les voit se transfigurer; elles se vouent à la direction des intérêts industriels, et pour que la fusion soit plus complète, les souverains élèvent à la noblesse les roturiers qui se sont le plus signalés dans la lice du travail.

Les faits abondent aujourd'hui pour prouver combien est grande déjà la part de l'industrie dans le gouvernement des choses humaines. Au sein de chacun des États européens, à l'exception de quelques-uns qui semblent tomber en pourriture, il est évident que ses affaires forment de plus en plus le principal objet de l'activité administrative. La circulation des capitaux a pris l'importance des faits politiques les plus graves. Quoique l'argent ne possède pas encore tout à fait le sens moral au degré qu'il est permis de souhaiter, l'attitude des capitaux, à l'égard des gouvernements, donne jusqu'à un certain point, dans le plus grand nombre des circonstances, la mesure de la confiance que ceux-ci inspirent autour d'eux et de l'avenir qu'ils ont le droit de se promettre. Les gouvernements de toute nature, populaires et monarchiques, comptent avec les dispensateurs du crédit commercial, devenus les arbitres du crédit public. Dans les rapports internationaux dont l'intérêt féodal et militaire tenait le plus à se réserver le monopole, l'industrie exerce un commencement de domination. En ce siècle, qui assiste pourtant à un si imposant spectacle, c'est elle qui réalise les plus grandes choses.

Citons-en quelques exemples :

Dans la politique européenne, je ne sache rien de plus remarquable que la reconstitution de l'unité allemande. Quel magnifique tableau que celui d'un grand peuple dont les tronçons épars se rapprochent ! C'est un fait d'une telle portée, que s'il était plus complet, il en résulterait aussitôt une assiette nouvelle de l'équilibre européen. L'unité allemande semblait anéantie à tout jamais. Le

génie et la puissance de Charles-Quint avaient échoué à la restaurer. Les négociateurs des traités de Vienne en avaient parlé sans y croire ; ils la désiraient sans l'espérer. C'est qu'ils comptaient sans l'industrie. Ce que ni la menace, ni la ruse, ni la violence n'auraient pu faire, l'industrie l'exécute maintenant. Grâce à l'industrie, le morcellement de l'Allemagne disparaît.

Vingt-six millions d'Allemands, formant une vingtaine d'États, ont abaissé les barrières fiscales qui les séparaient et se sont groupés sous les auspices de la Prusse. Chaque jour l'industrie resserre les liens qui les rapprochent. Hier elle les a décidés à adopter une même monnaie et une seule unité de poids. Demain elle les résoudra à n'avoir plus qu'un système d'impôts intérieurs et qu'une législation sur l'éducation. Notre génération verra le jour où, définitivement, l'Allemagne sera constituée à l'image de l'antique symbole de ses Césars, l'aigle à deux têtes sur un seul corps (1).

Je pourrais encore appeler à témoigner en faveur de l'industrie une des plus colossales créations des temps modernes. Je veux parler des colonies britanniques dans l'Inde. Vous savez que l'Angleterre tient sous sa loi, dans cette partie du monde, un espace de 3,500,000 kilomètres carrés, couvert par une population de 135 millions d'habitants. Eh bien ! Messieurs, cet immense empire, plus vaste et mieux assis que celui d'Alexandre le Grand, il est la propriété, il est l'ouvrage d'une association de marchands, de la compagnie des Indes ; c'est le résultat d'une spéculation commerciale. Ce domaine, onze fois et demie plus vaste que le royaume-uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, et cinq fois plus populeux, c'est la

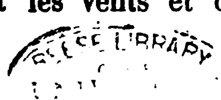
(1) Récemment l'Autriche s'est rapprochée, sur son système douanier, du Zollverein, et on doit regarder comme imminente son accession complète. (*Note de la présente édition.*)

compagnie qui, avec ses propres ressources, l'a conquis en faisant le négoce, et qui l'administre sans effort, preuve éclatante de la force que l'industrie recèle et de son aptitude à se mêler du gouvernement du monde.

J'indique ces exemples pour attester la grandeur de l'industrie, quoiqu'en soutenant cette thèse, je pense que je prêche des convertis. L'industrie n'est plus à demander qu'on la compte parmi les pouvoirs de la terre. Comme le disait de la république française l'audacieux général négociateur à Campo-Formio et à Léoben, son existence à titre de pouvoir est évidente comme le soleil; elle n'a pas besoin qu'on la reconnaisse; malheur à qui ne la voit pas! Aussi est-ce un fait universellement admis aujourd'hui, mais diversement interprété. Les uns s'en affligent et s'en alarment, soit qu'ils regrettent les puissances déchues auxquelles l'industrie s'est substituée, soit qu'ils jugent sans remède les maux dont l'industrie est présentement escortée. D'autres s'en réjouissent, au contraire, et accueillent l'avénement de l'industrie avec un enthousiasme réfléchi. Je tiens à vous déclarer, Messieurs, qu'entre ces deux opinions contradictoires mon choix est irrévocablement fait. Vous me verrez toujours du côté de ceux qui félicitent le monde de la haute fortune échue à l'industrie. Sans me faire d'illusion sur les misères qui peuvent l'accompagner, je crois qu'elle est appelée à rendre les services les plus signalés à la sainte cause de la dignité et de la moralité humaine, et qu'elle sera de plus en plus féconde pour le bien-être et le bonheur des hommes.

Quelle que soit déjà son influence, quelque avenir qui lui soit promis, l'industrie subit le sort des nouveaux venus. Les fauteurs du passé, et il s'en trouve partout, même parmi ceux qui, consciencieusement, s'imaginent être des adversaires de l'ancien régime, lui ont presque

demandé le compte de ses quartiers. Ils prétendent qu'en s'alliant avec elle le genre humain dérogera. Ils présagent le culte du veau d'or. Ils annoncent le débordement d'un matérialisme brutal. A les entendre, ce serait presque la fin des temps. Il se peut, Messieurs, que notre époque soit empreinte de matérialisme. Il y a du vrai, reconnaissons-le, dans les plaintes des Jérémies modernes, s'écriant d'un ton lamentable que les croyances sont chancelantes sinon renversées, que les pensées les plus pures sont souillées ou ternies. Mais pourquoi en rendrait-on l'industrie responsable? L'esprit refuse à admettre qu'en pavant et éclairant les rues, en se procurant de meilleurs habits et des aliments meilleurs, en assainissant et en décorant le foyer domestique, sanctuaire de la famille, les hommes s'exposent à se dépraver. Comment concevoir qu'en se tirant par le travail de la misère et de l'ordure, le genre humain doive par cela même s'avilir! Non, Messieurs, ce sont des appréhensions sans fondement. Les hommes de l'époque actuelle peuvent sans vanité se croire les égaux de ceux de la ligue; ils ne sont pas au-dessous des contemporains de Louis XV. Mais si nous valions moins, est-ce à l'industrie qu'il faudrait s'en prendre? Ne serait-ce pas plutôt aux tourmentes qu'a subies notre patrie? Dans ces épreuves cruelles, où tant de choses ont péri, où tant d'autres ont été mutilées, où la société tout entière a été secouée jusque dans sa base et bouleversée de fond en comble, les principes sociaux ont dû être rudement ébranlés. Admettons qu'ils ne soient pas remis encore de ces violentes secousses, et que la morale publique ait encore à être raffermie. Mais, encore un coup, de quel droit en accuserait-on l'industrie? Quel rôle jouait-elle durant le cataclysme des révolutions? Était-ce donc elle qui déchaînait les vents et qui soufflait l'incendie?



Était-elle parmi les bourreaux ou parmi les victimes?

Les spiritualistes, même les plus absolus et les plus exclusifs, s'abuseraient s'ils redoutaient l'avénement de l'industrie. Car ce ne sera point le triomphe de la matière sur l'esprit. Au contraire, l'industrie ne s'élève que parce que l'intelligence dompte la matière. L'industrie n'est autre chose que l'intelligence établissant sa domination sur le monde matériel : c'est l'esprit humain se faisant de la planète un trône superbe.

Dans l'enfance de l'industrie — et quelque légitime que soit l'orgueil de notre siècle à l'aspect de ses œuvres, c'est à peine si nous avons franchi cette première période — dans l'enfance de l'industrie, le genre humain est attaché au sol. Il est cloué à la glèbe. Être frêle et chétif, l'homme est le jouet des saisons et des éléments. Il est ballotté comme un vil esclave. Mille fléaux, mille maladies l'assiégent, le traquent et lui disputent sa subsistance et sa vie. Il gagne péniblement le pain de chaque jour à la sueur de son front. Il reste ainsi matériellement courbé comme sous une loi d'expiation terrible. Il n'en sera plus de même sous les auspices de l'industrie florissante, telle que les progrès récents autorisent à la concevoir, telle cependant qu'il ne sera donné de la posséder ni à notre génération ni à celle qui suivra, mais qu'il nous est permis de distinguer aux bornes d'un horizon lointain, comme Moïse apercevait du haut de la montagne la terre promise dont il avait signalé le sol au peuple hébreu, et qu'il ne devait pas fouler. Alors, l'homme ayant plus complétement qu'aujourd'hui ployé la nature à son service, on verra les éléments divers, l'air en mouvement (1), les fleuves et les

(1) Le mouvement de l'air est utilisé par les moulins à vent ainsi que par les voiles des navires; il l'est par beaucoup d'appareils de ventilation.

ruisseaux dans leur pente précipitée (1), la mer dans son flux et son reflux (2), toutes les forces manifestes ou latentes dans le monde, que sais-je, la foudre elle-même dont il a su déjà s'emparer à demi, exécuter pour lui l'ouvrage dont, il y a quelques siècles, les bras des travailleurs avaient tout le fardeau, et déposer à ses pieds, comme un tribut, les matériaux du bien-être et de la richesse.

Déjà, par la machine à vapeur, les débris d'une végétation antédiluvienne, enfouis dans les entrailles de la terre, sont convertis en une force motrice qu'on emploie à des labeurs infinis dont l'homme est ainsi dégagé. Nul ne peut dire quelle sera dans l'avenir l'étendue des applications de cette invention toute moderne, qui déjà vaut à l'Angleterre une force supérieure à celle de sa population tout entière. Si l'on se lançait dans l'inconnu, seulement dans le probable, quel agent de puissance matérielle ne trouvera-t-on pas dans l'électricité! Il n'y a donc pas d'exagération à annoncer que par l'industrie l'homme doit devenir réellement le roi de la création, le maître de l'univers. Avec l'industrie, au lieu d'être opprimé par la matière, l'homme la tiendra asservie à sa volonté. Les phénomènes naturels, dont autrefois, dans la terreur qu'ils lui inspiraient, il avait fait des dieux, il les aura pour vassaux et ils travailleront pour lui docilement. Ce sera une conquête due à l'esprit humain, et, c'est à cela que je voulais en venir, cette conquête profitera à l'esprit humain à son tour. Car

(1) On tire partie de la course des fleuves par la navigation, et de leur pente par les roues hydrauliques et par toutes les autres machines à eau, les trompes, les machines à colonnes d'eau, etc.

(2) Sur plusieurs points du globe on utilise le flux et le reflux. On le fait à Boston sur une certaine échelle. Dans beaucoup de cas elle est fort utile à la navigation.

l'intelligence du plus grand nombre, absorbée aujourd'hui par le souci des besoins matériels, comprimée et abrutie par des travaux pénibles, sera émancipée et rendue à son activité naturelle. Ainsi, portée au dernier terme de son développement, l'industrie, au lieu de favoriser le matérialisme, n'opérera rien moins qu'une rédemption intellectuelle. Associée au principe moral, dont aucune des institutions humaines ne saurait se passer, et dont elles ont d'autant plus besoin qu'il y a en elles plus de ressort, l'industrie ne maîtrisera le globe que pour l'embellir et le féconder au profit de l'intelligence.

L'industrie, par sa nature intrinsèque, n'est pas moins propice à la liberté. Les populations cherchent avec anxiété la liberté depuis des siècles : c'est le régime industriel qui la leur donnera. La meilleure définition de la liberté est celle qu'en a donnée un écrivain moderne, dans un ouvrage qui eut du retentissement, et qui cependant méritait d'en avoir davantage (1). Suivant lui, pour que l'homme soit libre, il faut d'abord qu'il ait développé ses facultés et ses forces, il faut ensuite qu'il sache et qu'il puisse les exercer d'une manière féconde pour lui et ses semblables. Ainsi comprise, la liberté ne saurait se passer de l'industrie. Elle ne saurait fleurir hors du régime industriel, et par là j'entends un état de choses où la société serait vouée au travail matériel dans toutes ses variétés et sous toutes ses formes, ainsi qu'à la culture des sciences, des lettres et des beaux-arts, qui servent à l'éclairer et à le moraliser. Hors de l'industrie, il ne reste pour les facultés humaines d'autre carrière que la guerre, pour l'activité de l'homme d'autre but

(1) *L'industrie et la morale dans leurs rapports avec la liberté*, par M. Charles Dunoyer.

que la conquête. Entre l'industrie et la guerre il faut choisir. Point de milieu, il faut que l'homme emploie ses bras et son esprit à produire ou à détruire, à semer la vie ou la mort. De ces deux destinations, laquelle est la plus digne de l'homme libre? Laquelle est la plus favorable au développement des facultés physiques et intellectuelles de l'homme, et à celui de ses qualités morales, c'est-à-dire encore une fois à la liberté?

J'insiste sur ce point, parce qu'une des justes prétentions du siècle, un des objets qu'il s'est proposés avec le plus d'énergie, c'est de fonder la liberté. Hors de l'industrie, il n'y a pas de société possible sans une majorité misérable servant de marchepied, de matière taillable et de chair à canon à une minorité dominatrice. Là où le travail créateur, au lieu d'avoir droit de cité, est entravé et avili, il faut qu'il y ait des classes qui gouvernent en vivant aux dépens du plus grand nombre. Et ces classes supérieures se perpétuent par des priviléges héréditaires, car elles ne veulent pas que leurs descendants s'abaissent à des occupations réprouvées : elles prétendent rester pures à jamais du mélange de roturiers assujettis à des labeurs qu'elles méprisent. Là, au contraire, où l'industrie est honorée, là où son perfectionnement est l'objet principal de l'administration, là enfin où ses affaires sont des affaires d'État, les lignes de démarcation disparaissent. L'activité générale se portant sur les choses, l'homme cesse d'être opprimé. C'est la nature qui est dominée et exploitée, ce n'est plus le genre humain. La population cessant d'être forcément partagée en castes séparées les unes des autres par des murailles à pic, la société tend à être une et y arrive insensiblement, nonobstant toute résistance de la part des privilégiés. Le principe de l'égalité proportionnelle à la moralité et aux talents,

aux mérites et aux services, devient la foi fondamentale.

Au surplus, en jetant un coup d'œil sur l'histoire, il est manifeste qu'entre l'industrie et la liberté il y a alliance intime. Vous avez peut-être lu dans les livres de technologie, qu'on pouvait, jusqu'à un certain point, mesurer la civilisation d'un peuple par la quantité de fer qu'il consommait. Il serait plus exact encore de dire qu'on peut évaluer rigoureusement la dose de liberté dont jouit un peuple au degré de considération et d'honneur que ses lois et ses mœurs accordent au travail industriel : au risque de me répéter à l'excès, j'ajoute que par là j'entends l'industrie sous son triple aspect de l'agriculture, des manufactures et du commerce.

Ainsi, Messieurs, l'industrie est d'une puissance colossale, d'une admirable fécondité. Dans les plis de son manteau elle porte le bien-être du genre humain, et avec le bien-être la dignité de l'homme et la liberté. Elle doit favoriser les plus nobles et les plus doux penchants de la nature humaine. Cependant, si les prévisions les plus légitimes et les plus simples raisonnements sont de nature à inspirer à une imagination qui serait plus poétique que la mienne un dithyrambe à sa louange, c'est bien plutôt, il faut l'avouer, en vue de l'avenir qu'en vue du temps actuel. Oui, l'industrie est d'une puissance sans pareille et d'une inépuisable fécondité. Les poëtes ont raison de la peindre qui rapproche les continents et de sa corne d'abondance répand mille biens autour d'elle. Néanmoins, avec toutes les ressources dont virtuellement elle dispose, l'industrie aujourd'hui ne sait pas garantir à tous ses serviteurs une modeste pitance, et elle ne sert guère mieux leur âme que leur corps. Telle qu'elle se présente maintenant, ce n'est pas toujours une mère tendre, c'est quelquefois, il faut le dire, une cruelle marâtre. Un grand nombre de ses en-

fants, particulièrement de ceux qui peuplent les ateliers des villes, sont dans une situation affligeante. Ils supportent leurs maux avec impatience, ils sont mécontents et agités, et leur souffrance est devenue un péril pour l'État.

C'est que nous ne sommes qu'au début du régime industriel, et que ce début est laborieux comme tous ceux de la nature humaine.

De nos jours, entre le chef d'industrie et l'ouvrier, il y a moins de liens moraux que dans l'ancien régime. Avant 1789, la famille industrielle existait, aujourd'hui elle est dissoute. La filiation est rompue. Chacun pour soi. Le proverbe ajoute : Dieu pour tous ; ici il faudrait dire : Dieu pour personne. Sans liens avec leurs maîtres, les ouvriers n'en ont pas davantage entre eux. Ils n'ont les uns envers les autres ni obligation ni devoir. Dans l'atelier les corps se touchent, les esprits n'ont aucun rapport. Il y a des hommes juxtaposés, il n'y a pas de sentiment commun, si ce n'est peut-être la haine du régime auquel l'ouvrier est astreint. La concurrence illimitée, qui est l'unique loi de l'industrie, rend les maîtres ennemis les uns des autres, et souvent elle porte l'ouvrier à regarder son voisin comme un rival qui lui dispute son pain. Il semble que le génie de la guerre, repoussé par le bon sens des nations et des gouvernements, ait cherché à se ménager dans l'industrie un dernier asile, et qu'il y ait provisoirement réussi.

Ce qu'il y a de plus admirable dans la mécanique, ce qui doit en rendre l'extension et les progrès chers à quiconque aime ses semblables, c'est que la destination des machines est de remplacer l'homme et de produire à sa place, afin qu'il y ait plus de produits avec moins d'efforts, plus de jouissances avec moins de peine ; et que tout homme, cessant d'être écrasé par la matière, puisse participer quelque peu aux plaisirs de l'intelligence et

se cultiver lui-même, tandis que les éléments travailleront pour lui. Mais, dans la constitution actuelle de l'industrie, sous la loi de la concurrence illimitée, on arrive quelquefois à l'effet contraire. Les ouvriers de Brighton ont pu dire : « Les machines qui devraient être nos esclaves sont devenues nos plus formidables compétiteurs. » Ils les ont comparées à ce monstre d'une légende allemande qui, après avoir reçu la vie, ne l'employait qu'à persécuter celui qui la lui avait donnée. Dans l'état actuel des choses, il est incontestable que la mécanique adoucit, au moins à la longue, le travail de l'homme ; mais quelquefois elle lui dispute pendant un certain laps de temps sa subsistance et à un certain point de vue, au lieu de relever la dignité de l'ouvrier, elle l'abaisse. Il est si peu de chose en présence des merveilleux mécanismes qu'il dirige, je devrais dire par lesquels il est dirigé, qu'on ne songe pas à lui attribuer la moindre part du mérite et de la gloire de l'œuvre industrielle. Dans les grandes manufactures, il semble que l'homme ne soit rien de plus qu'un instrument de production, un petit engin naturellement insignifiant à côté des machines gigantesques dont se sert l'industrie et qu'on n'emploie plus cet engin animé qu'en attendant, jusqu'à ce qu'on ait trouvé un autre engin tout matériel qui coûte moins cher. Écoutez l'aveu que naturellement, et sans penser à mal, des manufacturiers anglais, gens réputés libéraux, faisaient récemment à un de nos compatriotes qui visitait leur île, et qui en a rapporté un livre très-curieux (1). « La mécanique, lui « disaient-ils, a délivré le capital des exigences du tra« vail. Les machines remplacent tout jusqu'au chauffeur

(1) *De la misère des classes laborieuses en Angleterre et en France*, par M. Eug. Buret.

« de nos chaudières à vapeur. Il y a quelque temps nous « avions besoin de chauffeurs habiles, sachant bien « mesurer la quantité de combustible sur la quantité « d'oxygène que recevait le fourneau, et un bon chauf- « feur coûtait cher : aujourd'hui une trémie et une ma- « chine à broyer le charbon font la besogne beaucoup « mieux que le meilleur chauffeur, et un manœuvre « nous suffit. Partout où nous employons encore un « homme, ce n'est que provisoirement, en attendant « qu'on invente pour nous le moyen de remplir la be- « sogne sans lui. » A ce compte, a dit M. de Sismondi, la perfection sociale serait atteinte lorsque le roi, demeuré seul dans son île et tournant constamment une manivelle, ferait accomplir par des automates tout l'ouvrage de l'Angleterre, et garderait pour lui-même tous les produits, afin de les expédier au dehors par d'autres automates flottants que conduirait l'impulsion de la vapeur.

Mais si, dans l'état actuel de l'industrie manufacturière, le sort de l'ouvrier est souvent pénible, celui du maître ne l'est pas moins. Le maître court des chances, non pas exactement semblables, mais analogues. Pour vous en convaincre, regardez autour de vous, comptez les grandes existences manufacturières et commerciales, et demandez-vous combien il en est qui datent de trente années, combien il en reste debout de celles dont l'éclat éblouissait la génération antérieure à la nôtre.

Dans la condition actuelle de l'industrie, point de lendemain assuré. C'est le sort commun de l'ouvrier et du maître, avec cette seule différence que, pour le maître, le lendemain est à une distance d'un an ou de six mois, tandis que pour l'ouvrier il est à une semaine ou dans vingt-quatre heures. Or, la plus précieuse des richesses, c'est la certitude du lendemain. C'est comme un de ces

talismans des légendes orientales, dont la perte change aux yeux de celui qui en est dépouillé, l'aspect de la nature entière, tout, jusqu'à la teinte de la végétation et à l'éclat du soleil. L'homme à qui elle est ravie est campé dans la société, il n'y est pas établi. Sans lendemain, pas de foyer domestique, pas de famille ni de bonnes mœurs. Pour l'homme qui n'a pas de lendemain, l'intelligence est un don funeste, et la faculté de prévoir, une torture.

Aujourd'hui donc, et spécialement dans les manufactures, le sort de l'armée industrielle tout entière, chefs et soldats, est digne de pitié plutôt que d'envie. Et ce serait se tromper que de croire que ces souffrances et ces sacrifices profitent au reste de la société, quoique les crises industrielles puissent causer accidentellement une baisse excessive de prix, qui est ruineuse pour le producteur mais qui sourit au consommateur. Ces violentes secousses n'ont pas seulement pour effet un déplacement de richesses, transportant à ceux-ci ce qui est enlevé à ceux-là ; elles occasionnent dans le plus grand nombre des cas une perte sèche. Car le théorème des forces vives que les mathématiciens établissent à l'égard du mouvement des corps bruts, subsiste également dans l'ordre des intérêts matériels, et peut-être aussi bien dans l'ordre moral. En économie politique, comme dans la mécanique rationnelle, il est exact de dire que les variations subites et les chocs brusques entraînent une grande déperdition de force.

Évidemment, Messieurs, c'est là une situation excessive, contraire aux immuables lois de l'ordre universel, au vœu de la civilisation, à la mission de l'homme sur la terre, et, je tiens à en faire la remarque, à la nature intime de l'industrie qui aime la sécurité.

Si elle se prolongeait, le maintien de la société elle-

même serait en question. Car quelle chance de stabilité peut offrir un régime social où l'existence matérielle des hommes est de l'instabilité la plus extrême ? Sur quel avenir compter là où une immense quantité de citoyens n'a aucune garantie pour le lendemain le plus immédiat ?

Puis nous nous étonnons de ce que le sol tremble sous nos pas et de ce que le gouffre des révolutions ne veut pas se clore !

Cette situation est particulièrement insoutenable et menaçante, en France ; car chez nous l'ouvrier a le droit, quand il souffre, de répéter cette exclamation que le prince des orateurs romains mettait, avec un accent d'énergique désespoir, dans la bouche d'un citoyen iniquement condamné au supplice par un odieux proconsul : Je suis un citoyen de Rome, un fils de la reine du monde, *civis sum Romanus !* Et à la connaissance de ses droits, l'ouvrier français joint le sentiment de sa force ; car, il y a dix ans, il renversa un trône en trois jours ; et de toute part on l'excite à ne pas l'oublier. Autour de lui tout est calculé pour qu'à chaque instant il s'en souvienne.

Pour sortir de ce labyrinthe, il n'y a que deux issues. L'une nous amènerait à une féodalité industrielle où les masses laborieuses, traitées comme des mutins, seraient de nouveau condamnées au servage. On leur commanderait d'oublier à jamais cette loi d'égalité qu'elles s'étaient flattées de conquérir en baignant l'Europe de leur sang et en parsemant le monde de leurs os, et on les tiendrait barricadées dans les geôles de l'industrie, comme dans l'enfer du Dante, sans espoir ! L'autre issue peu explorée encore, et où l'on ne peut s'avancer qu'à tâtons, conduit à l'association intime des intérêts rivaux qui aujourd'hui s'observent d'un œil jaloux, celui des capitalistes et celui

des industriels de tout ordre, celui de la bourgeoisie et celui des ouvriers. La concorde se rétablirait dans l'industrie et dans la société à l'aide d'une organisation intelligente des forces qui aujourd'hui se font la guerre; l'ordre renaîtrait sous les auspices de l'égalité organique qui seule aura la puissance d'en finir avec l'égalité anarchique. Telle est la voie où il faut entrer, car il n'y a que des insensés, des gens pervers ou des lâches qui pourraient choisir la première.

C'est une œuvre qui glorifiera la civilisation. Je me hâte de le dire cependant; ce n'est point à l'économie politique seule qu'il peut être donné de l'accomplir. La science économique est appelée à y contribuer pour une bonne part; mais c'est avant tout une œuvre morale. Pour la mener à bonne fin, il faut plus que les efforts de l'économie politique, plus même que le bon vouloir et la sagesse d'un gouvernement. Cet ordre nouveau, dont tout le monde a besoin, ne pourra s'affermir que lorsqu'il y aura dans toutes les poitrines un sentiment d'union semblable à celui qui faisait battre le cœur de nos pères en 1789, et qui, se réveillant de nouveau pour trois jours, électrisa les citoyens dans la lutte à jamais mémorable de juillet 1830. Le difficile, c'est qu'il le faudra, non pour trois jours, mais en permanence; non pour démolir, mais pour édifier!

D'ailleurs, le temps nous presse. La religion, qui embrasse l'homme dans la perpétuité de son existence infinie, a pu sans péril prononcer le mot d'égalité en face des inégalités les plus révoltantes, telles que celles que présentait la société féodale. C'est que la religion a l'éternité pour elle : à ses yeux, peu importe le présent avec ses misères ou ses joies; ce n'est qu'un point dans l'espace. Mais depuis la révolution française, l'égalité est descendue du ciel sur la terre, de la religion elle est pas-

sée dans la politique. La politique n'a pas, comme la religion, les ressources de l'éternité pour harmoniser la réalité avec les principes. Son royaume est de ce monde, elle vit du présent. Il faut donc que, dans ce monde, et autant que possible dans les limites du présent, elle les mette d'accord.

De tout ce qui précède on est en droit de conclure que l'économie politique a un vaste domaine. Elle a sa part, sa belle part réservée dans les grandes questions intérieures qui sont actuellement posées au sein de tous les empires. Elle a aussi son mot à dire sur les problèmes de politique européenne et universelle qui dès à présent sont à résoudre ; et ce sont les plus magnifiques qui aient jamais été proposés à l'esprit humain, les plus propres à passionner quiconque est dévoué à la cause de l'humanité.

Je m'explique. Sur tous les points du globe aujourd'hui le travail créateur s'installe, et l'industrie plante son étendard à côté, au-dessus de ceux de la guerre ou de la barbarie. L'Europe soumet tout à sa loi : ses enfants peuplent ou gouvernent de plus en plus le reste de la terre. Dès à présent, pour diriger cet envahissement civilisateur, les gouvernements doivent désirer d'entendre les avis d'une saine économie politique. Puis un jour, à la suite de cette invasion de toutes les autres contrées par l'Europe, grâce aux moyens nouveaux de communication qui anéantissent les distances, un nouvel équilibre doit s'établir entre les États. Ce ne sera plus la balance de l'Europe, ce sera la balance du monde. N'est-il pas vrai que cet ordre de choses qui tend à s'instituer ne sera durable qu'à la condition d'être conforme aux principes les plus élevés de l'économie politique ? Déjà les débats les plus animés entre les puissances sont ceux qui ont un caractère commercial, et par conséquent ils sont jusqu'à un certain point du ressort de l'économie

politique. Qu'est-ce en effet que cette campagne aux conséquences incalculables que le gouvernement anglais vient d'ouvrir en Chine, sinon une affaire de commerce? Quel est le motif pour lequel la question d'Orient (1) a le don de tenir en émoi tous les gouvernements et tous les peuples, sinon qu'elle implique celle de savoir ce que deviendront les trois grandes routes commerciales qui conduisent directement de l'Europe à l'extrême Orient, l'une par Constantinople, la seconde par l'isthme de Suez, la troisième par la Syrie et l'Euphrate?

Mais voici une question de politique générale qui nous touche de plus près, qui est plus urgente, et au sujet de laquelle l'économie politique a des réclamations à faire entendre et des avertissements à donner. C'est celle de la paix ou de la guerre européenne. Au temps où nous sommes parvenus, toutes les nations de l'Europe s'estiment et s'aiment. Ce sont partout les mêmes habitudes, les mêmes travaux et les mêmes pensées. Le commerce a créé partout des intérêts solidaires. Les relations d'affaires, de science et de plaisir ont tellement rapproché les divers peuples, qu'en vérité l'Europe ne forme plus aujourd'hui qu'une seule famille. Cependant les relations internationales de gouvernement à gouvernement sont toujours dirigées par la pensée que la guerre est à chaque instant possible et même probable. Les puissances se tiennent les unes vis-à-vis des autres comme des athlètes prêts à descendre dans l'arène. Cette attitude guerrière est contraire au sentiment des hommes éclairés de tous les pays, au progrès de la civilisation. Elle l'est bien plus encore aux intérêts des peuples. Car vous savez ce

(1) On se rappelle qu'en 1840, quelques mois avant que fût prononcé ce discours, la question d'Orient qui met en ce moment l'Europe en armes, avait été au moment d'allumer une guerre générale.

(*Note de la présente édition.*)

qu'il en coûte à l'Europe pour se tenir ainsi en permanence sous les armes : une somme de plus de deux milliards tous les ans, sans compter ce que pourrait rapporter, s'ils étaient rendus aux arts utiles, le travail de trois millions d'hommes formant la partie la plus robuste des populations. Quel point n'atteindrait pas en peu d'années la prospérité de l'Europe, si l'énorme capital absorbé par ces stériles dépenses était appliqué seulement pour une moitié à des améliorations productives ! Qui peut dire l'essor que prendrait alors de toute part la liberté qui est la compagne inséparable de la paix ! Il appartient à l'économie politique plus qu'à personne de demander qu'il soit mis un terme à ce ruineux état de choses, et d'appeler de tous ses vœux un accord européen qui soit honorable pour tous. A moins de désespérer du bon sens des peuples civilisés et de l'intelligence des gouvernements, on doit être convaincu qu'elle triomphera dans cette salutaire entreprise. L'attitude militaire des puissances européennes est devenue un effet sans cause, depuis que les rois ont définitivement subjugué l'aristocratie qui vivait de la guerre, et qui seule en avait besoin pour représenter quelque chose dans le monde.

Les généralités que je viens d'exposer ont pour but de vous faire connaître les sentiments qui me guideront dans l'enseignement dont je suis chargé. Ce sont, comme vous le voyez, des idées d'ordre en même temps que d'émancipation. C'est le désir de voir le genre humain, non pas s'agenouiller devant la matière, mais au contraire s'affranchir du joug matériel sous lequel il est courbé dans sa misère séculaire. C'est un vœu ardent pour que, avec l'aide de l'industrie, et sous l'invocation des pensées suprêmes hors desquelles il n'y a ni grandeur pour les États, ni bonheur pour les individus, la réalité sociale

se mette graduellement, mais aussitôt que possible, en harmonie avec les principes tracés dans notre pacte politique. J'essaierai de déterminer comment les institutions positives, qui sont du domaine de l'économie publique, pourraient aider l'industrie à s'assimiler de plus en plus le principe moral. Nous examinerons dans quelle limite il lui est donné d'user de son crédit pour cimenter la paix du monde.

En un mot, je chercherai avec vous quel contingent de lumières la science économique peut fournir pour éclairer les grandes questions dont le siècle est saisi, et qu'il est astreint à résoudre sous peine des maux les plus cruels. Vous me trouverez préoccupé d'un problème qui est si étendu et si complexe, qu'il résume en lui tous les autres, d'un problème dont la solution est indispensable pour que la civilisation puisse tenir sa promesse solennelle de faire participer tous les membres de la famille humaine au bien-être, à la dignité, à la liberté. Ce problème est celui qui est posé en ces termes retentissants : l'*organisation du travail* (1) !

Je ne suis point de ceux qui se plaisent à dénigrer le passé, je le respecte au contraire en tant que passé, et à condition qu'on laissera au présent la liberté de ses allures. Évidemment, nous sommes à une époque de rénovation, mais nous sommes aussi dans des jours de calme et de justice. Ainsi, je m'abstiendrai de toute accusation violente quand nous examinerons le régime économique des siècles qui ont précédé le nôtre. Et pourquoi donc frapper le passé, maintenant qu'il est par terre ? De même ce sera dans un esprit de réserve et en évitant toute critique amère que je discuterai avec vous les doctrines qui

(1) En 1841, cette expression n'avait point été détournée de son sens légitime, comme elle le fut à l'époque de la révolution de 1848.

(*Note de la présente édition.*)

tour à tour ont prévalu dans la science. Si l'économie politique moderne est en avant, c'est que les écoles antérieures lui avaient frayé le chemin. Elle ne doit donc s'exprimer sur le compte de ses devanciers que sur le ton d'une profonde reconnaissance. Je serai toujours attentif à interroger l'expérience des temps anciens ou la pratique moderne. Nulle science n'a, au même degré que l'économie politique, le besoin de se guider par l'observation. Cependant, au lieu d'éprouver de la répugnance pour les nouvelles solutions, je serai en quête d'elles. Dans la situation actuelle de la société, innover est au nombre des premiers besoins des peuples; car ils ne peuvent rester comme ils sont, et il ne leur est pas permis de rétrograder. L'innovation est expressément recommandée dans l'ordre économique : autrement ils finiraient par douter des principes mêmes sur lesquels est fondée la société, et ils chercheraient à innover dans la sphère des principes éternels, au risque de faire crouler le monde. L'économie politique moderne doit adopter pour sa devise cette pensée de Bacon : Que celui qui repousse des remèdes nouveaux s'apprête à des calamités nouvelles!

II

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1841-42.

Un grand problème social est posé à l'époque actuelle, celui d'élever la condition morale, intellectuelle et matérielle des populations. L'industrie aidera à le résoudre.

Messieurs,

Dans la situation où se trouvent notre patrie et la civilisation tout entière, l'économie politique acquiert une importance sans cesse croissante, et c'est pour cela que je serais fier d'avoir à vous en entretenir, si en même temps je ne reconnaissais combien la tâche est difficile et combien elle est disproportionnée à mes forces. Aussi, Messieurs, mon premier besoin est de réclamer votre indulgence. Si vous m'accordez l'attention bienveillante que je vous demande, je ne désespère pas de rendre quelques services à la cause du progrès; car lors même que la main qui répand la semence manque d'habileté et de vigueur, si le sol sur lequel tombe le grain possède une fertilité énergique, la moisson ne lève pas moins, et ne laisse pas d'arriver, avec l'aide du soleil, à la maturité.

L'économie politique est la science des intérêts matériels. Il lui appartient d'enseigner comment ces intérêts

se créent, comment ils se développent, comment ils s'organisent : j'insiste sur ce dernier mot. Ceci explique la grandeur du rôle que l'économie politique est appelée à jouer présentement ; en effet, les plus grandes questions qui soient à l'ordre du jour dans les sociétés modernes sont inséparables des intérêts matériels et de l'idée d'organisation.

Ce n'est pourtant point à l'économie politique qu'il est réservé de poser les questions sociales. Elle les accepte telles qu'elles ont été déterminées par la politique, et les élabore conformément aux idées suprêmes qu'elle trouve en possession du gouvernement des âmes. Elle n'est point la fille aînée de la maison ; elle a au contraire plusieurs aînées dont elle reconnaît la préséance, l'autorité. On lui assigne sa tâche et, ouvrière empressée, elle s'y livre avec zèle. Auxiliaire modeste, elle applique les faits à la solution des problèmes qui lui sont indiqués d'après les besoins des temps, en les coordonnant et en les interprétant conformément aux principes supérieurs qu'elle trouve établis autour d'elle.

Consultons donc la politique ; consultons-la comme un oracle devant lequel l'économie politique incline son front, et demandons-lui quelle est la grande affaire de notre temps, quelle cause tient en suspens la France et tous les peuples. C'est que la civilisation est en enfantement de la liberté et de l'égalité. Depuis un demi-siècle, ce travail immense a déjà eu trois phases qui ont suffi à user chacune un gouvernement. La première, celle de la République, fut consacrée à l'abolition des priviléges ; celle de l'Empire servit à inscrire et à formuler en détail dans les lois le principe de l'égalité civile, et à en promener l'étendard triomphalement dans toute l'Europe ; la dernière, celle de la Restauration, façonnant la bourgeoisie à l'exercice des libertés politiques, l'accoutuma

à intervenir dans les affaires du pays. Depuis 1830, un acte nouveau a commencé, qui achèvera l'œuvre. Il s'agit de compléter, sous les auspices de la paix, l'émancipation de la seconde moitié du tiers-état, des classes ouvrières des campagnes et des villes.

Tel est le problème de l'époque. Assurément l'économie politique ne prétend point à le résoudre toute seule ; elle aspire seulement à y coopérer. Nous examinerons tout à l'heure quel peut être son tribut. Voyons d'abord quels sont les principes auxquels elle est tenue de se conformer, quelles sont les pensées qui gouvernent la société, et dont par conséquent il faut qu'elle s'inspire.

Il y a des principes éternels qui se manifestent par des combinaisons diverses, selon les lieux et selon les temps. Tel est le principe de la Famille, tel est le principe de la Propriété. L'économie politique doit les respecter comme une arche sainte. A côté de ces principes, dont l'origine se confond avec celle de la société, car sans eux la société ne pourrait exister un instant, il en est d'autres qui sont modernes dans leur application générale, mais dont heureusement le germe était aussi ancien que le monde, et c'est pour cela qu'ils sont immortels; je veux parler du principe de la liberté qui ouvre aux esprits de si belles perspectives, et du principe de l'égalité, au gré duquel les hommes se classent, d'après les talents et les services, sous la réserve de la moralité et de l'honneur. Ces deux principes sont maintenant affichés en tête de nos codes, et ils s'imposent à l'économie politique au même titre que ceux dont l'influence plus manifeste date du berceau de la civilisation.

Parallèlement à ces deux principes que nous aimons tous, auxquels nous sommes tous dévoués, l'économie politique en trouve un autre qui y est indissolublement uni dans les esprits, depuis que nous avons fait, à nos

dépens, de cruelles expériences. C'est celui de l'ordre. Pour l'économie politique, cela veut dire que, laissant les changements à vue à la scène de l'Opéra, il faut réaliser le progrès successif et continu, sans le précipiter par la violence. Non-seulement les chocs brusques causent toujours une grande déperdition des forces vives, mais encore ils sont accompagnés de cruelles douleurs. Appelant les réactions, ils déchaînent les passions contre lesquelles l'économie politique est tout à fait désarmée et impuissante, comme le serait une bonne et paisible ménagère en présence d'une soldatesque effrénée.

Pour l'économie politique, l'idée de l'ordre se traduit spontanément par une autre qui, actuellement, s'accrédite de plus en plus : celle d'organisation. L'organisation, c'est l'ordre régulier et stable, l'ordre du lendemain comme celui du jour présent.

Après avoir mentionné les idées générales qui doivent servir de règle à l'économie politique, et qu'elle n'est même pas admise à discuter, essayons de mesurer l'importance du rôle de l'économie politique dans l'œuvre sociale à accomplir aujourd'hui, œuvre qui consiste, avons-nous dit, à compléter l'émancipation du tiers-état en constituant le progrès des classes ouvrières.

Dans cette phase finale et solennelle de la révolution française, les intérêts matériels, domaine de l'économie politique, deviennent dignes de la plus haute considération. Du moment où il s'agit des classes ouvrières, la liberté, formule et sanction principale du progrès, est étroitement liée aux intérêts matériels.

La définition la plus exacte et la plus large de la liberté, est celle-ci : elle consiste à assurer à chacun les moyens de développer ses facultés, et de les exercer ensuite de la manière la plus avantageuse pour soi-même et pour ses semblables. Une fois la liberté définie ainsi, il s'en-

suit forcément qu'elle ne peut se passer de l'appui des intérêts matériels. En effet, l'homme qui a faim n'est pas libre, il n'a pas la disposition de ses facultés ; il ne peut ni les développer, ni les exercer. Moralement, il s'abrutit ; intellectuellement, il tombe dans la torpeur ; la force physique elle-même, la force brute lui fait défaut.

La face matérielle de la liberté a pu rester voilée jusqu'en 1830, et doit au contraire, être mise en lumière avec le plus grand soin désormais, parce que, avant 1830, c'était principalement une des moitiés du tiers-état, celle qui était le plus près du but, la bourgeoisie, qui arrivait à la liberté. Depuis 1830 il s'agit d'en admettre dans la carrière la seconde moitié. Or, pour celle-ci, la liberté réclame l'assistance des intérêts matériels. En 1789, lorsque la bourgeoisie se leva, il ne lui manquait pour être libre, c'est-à-dire, je le répète, pour avoir le plein usage de ses facultés, que de participer au gouvernement du pays. Pour elle l'affranchissement consistait à retirer la direction des affaires publiques, les hautes fonctions civiles, militaires et religieuses, des mains des privilégiés qui en avaient le monopole. Riche et éclairée, en état de se suffire et de se conduire, elle voulait se soustraire au régime du bon plaisir. Pour les classes ouvrières des champs et des villes, la liberté se présente avec un autre caractère ; car la plus dure servitude à laquelle ces classes soient soumises est celle de la misère ; c'est celle dont avant tout il faut les délivrer, c'est celle qu'elles ressentent le plus, qui les met dans l'impossibilité de jouir de tous les autres droits, qui frappe de paralysie leurs facultés les plus précieuses.

Il était assez naturel à la bourgeoisie, en 1789, de faire abstraction de l'aspect matériel de la liberté, parce que, pendant les sept siècles qui s'étaient écoulés depuis la création des communes, elle avait amassé,

honorablement, à la sueur de son front, ce qui donne l'aisance. Passez-moi l'expression, elle avait son pain cuit. La réforme, telle que la bourgeoisie dut alors la concevoir, était celle qui convenait à des gens n'ayant ni faim, ni soif, ni froid. Mais quand il s'agit des classes ouvrières, il faut se dire qu'elles sont en butte à tous ces maux, et il n'est pas superflu d'ajouter qu'il leur tarde de changer de condition, et qu'elles le méritent, puisqu'elles aspirent à l'amélioration par le travail. Quiconque aime le travail et ne demande qu'au travail un sort meilleur pour lui et pour les siens, est, par cela même, digne de l'appui et du respect de ses semblables.

Ainsi, Messieurs, l'économie politique, science des intérêts matériels, a une belle mission, puisque le développement des intérêts matériels est la condition positive du progrès social qu'il faut graduellement accomplir aujourd'hui, c'est-à-dire de l'élévation morale, intellectuelle et physique des classes ouvrières des champs et des villes.

Mais, en délimitant ainsi la tâche du jour présent, il convient de dire que les phases antérieures de la révolution française ont cependant rendu des services signalés à la cause populaire. Je croirais calomnier cette glorieuse révolution, si je ne proclamais aussitôt que sa tendance permanente a été éminemment propice à l'amélioration du sort du plus grand nombre. L'œuvre de l'émancipation générale du tiers-état était assez vaste pour être partagée. La foule qui frappait à la porte était trop nombreuse pour être immédiatement admise tout entière. Toutefois, les conquêtes de la bourgeoisie profitaient aux ouvriers. Lorsqu'on parcourt les écrits de 1789, on acquiert la conviction que la bourgeoisie n'entendit aucunement séparer son affranchissement de celui des classes ouvrières. Relisez, par exemple, la célèbre bro-

chure de Sieyès, qui fut le manifeste des réformateurs d'alors, et qui méritait cet honneur; vous n'y trouverez pas une ligne qui ne s'applique au tiers-état en bloc, ouvriers et bourgeois indistinctement. Le principe de la liberté et celui de l'égalité devant la loi ont été revendiqués et promulgués au profit de tous sans exception. Maintenant, de cette conquête théorique, conquête immense par les fruits qu'elle doit produire avec l'aide du temps, si vous descendez à la réalité positive, vous reconnaîtrez qu'avant 1830, les classes ouvrières avaient déjà retiré de la révolution un grand changement à leur sort. La révolution a rendu les paysans propriétaires d'une bonne partie du sol. Par la suppression des maîtrises et des jurandes, elle a été profitable aux ouvriers des villes; car le nombre des patentés, qui se composent principalement d'ouvriers arrivés à l'aisance, suivait, avant 1830, une progression rapide, qui depuis lors, s'est étonnamment accélérée. Je cite ces faits, Messieurs, parce qu'il importe que notre génération rende justice à celles qui l'ont devancée. Soyons justes envers nos pères; c'est le moyen d'obtenir de la postérité qu'elle nous juge à son tour avec équité et bienveillance.

Certes, je suis loin de prétendre que l'industrie, c'est-à-dire l'application de l'intelligence et des forces de l'homme aux arts utiles, à l'agriculture, aux manufactures et au commerce, suffise à la liberté humaine. La liberté, attribut moral de l'homme, ne descend que là où elle se sent attirée par la moralité. Pour la fixer quelque part, ni la richesse, ni l'instruction, ni même les formes politiques les plus savamment combinées ne sauraient suffire. Pour que la condition de la classe la plus nombreuse éprouve un grand progrès, il faut avant toute chose qu'un grand progrès moral soit acquis à cette classe;

il faut que le principe politique de l'égalité et la pensée religieuse de la fraternité universelle aient pénétré la Société jusque dans sa fibre la plus intime, et que cette classe elle-même, faisant un puissant effort, se soit mise par ses sentiments à la hauteur de ses destinées nouvelles. Cependant, Messieurs, toutes les institutions sociales, et tous les perfectionnements, ceux de l'ordre moral comme les autres, ont leurs conditions matérielles. Tant que l'homme ne sera pas un pur esprit, tant qu'il ne sera pas dégagé de son corps comme d'une incommode enveloppe, tous les faits humains seront subordonnés à certaines lois matérielles et physiques. Si donc il est vrai que le régime industriel ne crée pas la liberté et le progrès, *ipso facto*, par lui-même, il est non moins véritable que le régime industriel est nécessaire à la liberté et au progrès, qu'il y est indispensable dès qu'il s'agit de la classe la plus nombreuse. C'est seulement en s'appuyant sur l'industrie que la généralité des hommes, obtenant pour ses facultés un emploi utile et honorable, peut aspirer au degré de puissance et de dignité morale, auquel peut s'élever l'espèce humaine prise dans son ensemble.

Un secret instinct nous avertit que l'industrie est virtuellement douée de cette vertu admirable, et voilà pourquoi elle est la bien venue de nos jours. Car, soyez-en certains, si l'industrie fixe l'attention de ceux qui pensent, si son avancement est cher à ceux dont le cœur est animé de sympathies populaires, ce n'est point parce qu'elle fait des tours merveilleux ; ce n'est point parce qu'elle est forte, c'est parce qu'elle est bienfaisante ; c'est qu'elle a le pouvoir de fournir à la classe la plus nombreuse la substance du progrès, les éléments matériels de toute amélioration aussi bien morale que physique. C'est que les penseurs et les amis des classes

souffrantes distinguent en elle l'indispensable agent de la politique qui nous enjoint de regarder tous les hommes comme nos concitoyens, nos pareils, et le conciliant auxiliaire de la religion qui nous recommande de les aimer comme nos frères.

Pour établir plus nettement encore que, hors du régime industriel, les ouvriers des campagnes et des villes seraient à jamais dépourvus des avantages qu'ils espèrent, je vais maintenant avec vous interroger l'histoire.

Vous connaissez le résultat des recherches des savants modernes, sur la composition de la société dans les républiques de l'antiquité. Certes, il y avait de la liberté à Rome et à Athènes, et c'est pour cela que la pensée y prit un magnifique essor, à ce point que la civilisation s'inspire encore des traditions de la Grèce et de Rome. A côté des chefs-d'œuvre du génie, le soleil de la liberté y fit éclore des modèles admirables des plus mâles vertus. Mais ce soleil fécond n'y luisait pas pour tout le monde. La grande majorité des hommes n'y était pas libre. Sous le titre de plébéiens, un grand nombre des citoyens de Rome n'avaient que l'ombre de la liberté ; et les trois quarts ou les neuf dixièmes de la population, à Rome et en Grèce, vivaient dans l'esclavage, sans Dieu, sans famille, sans nom. Cette constitution sociale procédait d'un ensemble complexe de causes variées. On doit l'attribuer pour une part à la violence ; c'est par voie de conquête que se formaient alors les États. On peut s'en prendre pareillement au système guerrier qui prévalait dans les relations internationales et qui faisait prévaloir au dedans l'esprit de domination de quelques classes sur la masse. On peut l'expliquer aussi jusqu'à un certain point par l'impossibilité où étaient alors beaucoup de membres de la famille humaine, vé-

ritables mineurs, de se diriger eux-mêmes et de pourvoir à leurs besoins autrement que sous l'aiguillon de la contrainte. Mais parmi toutes les causes qui avaient amené et qui faisaient durer tant d'inégalité, l'une des plus profondes, celle qui tombe le plus aisément sous le sens, et sans contredit celle qu'il appartient le plus à l'économie politique de signaler, c'est que, dans l'antiquité, l'industrie était extrêmement peu avancée. Le travail moyen d'un homme ne créait alors qu'un très-faible produit. Quand même au sein de chaque État on eût partagé la totalité de la production nationale d'après les règles de l'égalité absolue, d'après le principe de la loi agraire, la portion dévolue à chacun fût demeurée excessivement modique. Elle eût été infiniment peu au-dessus de ce qui restait aux esclaves après que les patriciens avaient prélevé leur part relativement plus forte ; car le nombre des privilégiés étant faible en comparaison de la population totale, ce qui eût été ravi à ceux-ci eût grossi à peine le lot de chacun des membres de la majorité qui était asservie. Ainsi, les eût-on traités exactement comme leurs maîtres dans la répartition des produits, les esclaves, c'est-à-dire encore une fois la grande majorité de la population, eussent encore été sous la loi de la misère la plus impitoyable. Dans cette condition la liberté de l'esprit et de l'âme eût été hors de leur portée ; donc la liberté civile et politique ne pouvait pas exister pour eux.

Plus tard, le Christ vint pour relever les humbles et abaisser les superbes. Sur les ruines du monde antique, la foi chrétienne présida à l'établissement de nouvelles combinaisons sociales plus favorables au faible, et à la création de nouveaux empires où l'inférieur fut soumis à des conditions moins dures. Cependant, tout en proclamant que les hommes étaient égaux devant Dieu, le

clergé chrétien dut enseigner alors que le royaume de Dieu n'était pas de ce monde, ajournant ainsi à une autre vie la pratique de l'égalité. Provisoirement, et ce provisoire devait durer dix-huit siècles, dans la société chrétienne la loi politique continua d'être une loi de privilége, en dépit de la loi religieuse. C'est que la même cause matérielle subsistait toujours : la puissance de la production, ou, en d'autres termes, la somme des ressources matérielles à répartir, quoique plus grande que dans les âges précédents, demeurait fort insuffisante. Même en refusant aux chefs les avantages auxquels a droit tout supérieur digne de la supériorité, et qui lui sont nécessaires pour le plus facile accomplissement de son mandat ; même en donnant à tous une part égale, quelque inégaux que fussent les services et les titres, il n'était pas possible encore que le plus grand nombre obtînt un certain minimum de bien-être, en l'absence duquel l'âme, soumise à une compression matérielle, ne peut s'ouvrir aux sentiments de la liberté, et reste close à la notion exacte des devoirs que la liberté impose. En ce temps-là l'impuissance de l'industrie obligeait l'économie publique d'accepter, par force majeure, comme un axiome inflexible, ces paroles avec lesquelles le prêtre chrétien consolait la classe la plus nombreuse : « La terre est une vallée de misère ! »

En parlant ainsi, Messieurs, je n'entends pas m'établir l'apologiste des temps passés, pas plus que je ne songe à m'ériger vis-à-vis d'eux en accusateur. Je raconte ; je constate. Au surplus, nous sommes d'accord sur ce point, que le passé est passé pour ne plus reparaître, et que l'avenir sera établi sur d'autres fondements. Ceci bien entendu, il ressort de l'analyse sommaire que je viens de soumettre à vos réflexions, que, dans les sociétés antérieures à la nôtre, la souffrance matérielle de la classe

la plus nombreuse a constamment dépendu beaucoup moins de la répartition des produits que de l'étendue de la production. Si les travailleurs des champs et des villes étaient plongés dans la misère, cela provenait bien moins de ce que les produits étaient mal répartis entre les diverses classes de la société, quoique à cet égard il y eût à redire, que de ce que la production était très-bornée. Je ne puis entrer ici dans l'examen détaillé de toutes les causes qui limitaient ainsi la production. Je prends le fait en lui-même, et j'en tire une conséquence qui subsiste indépendamment de toutes les causes desquelles le fait procède : à savoir que, pour améliorer le sort des ouvriers des champs et des villes, il a fallu à toutes les époques accroître la production, développer les forces productives de la société.

Il en est de même aujourd'hui; en voici la preuve : les estimations les plus dignes de confiance portent le revenu annuel de la France à 8 milliards pour 35 millions d'habitants; soit, en moyenne, à 230 fr. par tête, ou par jour et par tête à 63 centimes, pour toute dépense de nourriture, de logement, de vêtement, pour la satisfaction de l'esprit et pour le culte des beaux-arts. Ainsi, quand même en France tout le monde serait mis à la même ration, en supposant qu'une société puisse subsister sur cette base inique de l'égalité absolue, la part du pauvre le laisserait encore pauvre. Rien ne serait changé, il n'y aurait que des pauvres de plus.

Aujourd'hui donc, comme il y a deux mille ans, comme il y a quarante siècles, l'amélioration du sort de la classe la plus nombreuse exige l'agrandissement de la production. Hors de là le mal est sans remède; tout est illusion, et les amis les plus dévoués et les plus sincères des classes ouvrières doivent se déclarer impuissants. C'est donc à accroître la production qu'il faut aviser. Quant à

la répartition des produits, n'en soyons pas inquiets. Il est impossible qu'elle n'ait pas lieu équitablement, à cause du grand principe de l'égalité que je rappelais tout à l'heure. La classe la plus nombreuse a pour elle désormais l'irrésistible flot de la marée montante. C'est un courant qui tous les jours augmente de force et de vivacité, et que favorisent à l'envi la politique et la religion. Il n'est donné à personne de le faire refluer.

Je reprends la série des idées que j'ai placées sous vos yeux. L'œuvre capitale de l'époque, ce qui doit préoccuper avant tout les gouvernements et les hommes de bien, c'est l'élévation morale, intellectuelle et physique de la classe la plus nombreuse. Dans cette entreprise, le rôle de l'économie politique est de déterminer les mesures les plus propres à accroître rapidement la production. La question de la répartition des produits viendra plus tard, ou, pour mieux dire, elle est déjà virtuellement résolue, puisque la loi de l'égalité proportionnelle, de l'égalité organique, a pris à demeure, auprès des éternels principes des sociétés, la place qui lui était promise depuis l'origine des temps. Il s'agit maintenant de savoir si nous sommes ou ne sommes pas en mesure d'augmenter promptement la masse de la production dans une proportion forte, non-seulement forte, mais énorme ; car il ne faudrait pas demander aux classes ouvrières d'attendre, pendant une suite de siècles, ainsi qu'a attendu la bourgeoisie depuis l'affranchissement des communes.

Eh bien ! je n'hésite pas à l'affirmer ; oui, nous sommes en mesure. La pensée humaine domine enfin le monde matériel. L'industrie qui, je le répète, n'est que la manifestation de la pensée s'appliquant à maîtriser le globe et à l'exploiter, l'industrie a acquis une puissance admirable. Les progrès qu'elle accomplit tous les jours dé-

passent ce que pouvaient espérer, il y a quelques siècles, les imaginations les plus hardies. Que dirait le poëte qui défiait les hommes de s'élever dans les airs, s'il voyait non pas nos aérostats, mais nos machines locomotives qui donnent des ailes infatigables à des multitudes entières ? Les forces dont dispose l'industrie moderne sont incomparablement au-dessus de celles qu'autrefois elle pouvait mettre en ligne. L'homme, après avoir dompté les animaux et en avoir fait des agents industriels, les a beaucoup multipliés, se créant par là, pour le travail, de vastes ressources. Par les machines, il a courbé les éléments à sa volonté, et il les fait travailler à sa place. L'eau dans les mécanismes hydrauliques, et le feu dans les mécanismes à vapeur, ont été ainsi transformés en ouvriers laborieux, d'une vigueur extraordinaire. Par les machines encore, régularisant et dirigeant à son gré l'énergie des éléments, celle des animaux et la sienne propre, il leur a communiqué une adresse et une précision qui lui ont permis d'obtenir des efforts inouïs et de créer, d'un tour de main, des prodiges. Sous les inspirations de la physique, nous mettons en œuvre d'autres forces naturelles, jusque-là objets de terreur. Par la chimie, à qui peut s'appliquer ce mot du poëte :

En ses heureuses mains le cuivre devient or,

nous obtenons à vil prix et nous mettons à la portée du vulgaire des produits jadis enviés par les rois. Que sera-ce donc lorsque, généralisant l'emploi de nos machines et les applications de la science, nous aurons plié à nos lois la portion non utilisée encore des forces de la nature ? et il importe de le remarquer, nous en avons des réservoirs inépuisables. Que sera-ce lorsque les meilleurs procédés connus actuellement auront été introduits

partout; que sera-ce enfin lorsque les progrès nouveaux, infaillibles des méthodes industrielles nous seront acquis? Quelle masse de produits ne créera-t-on pas! Et puisqu'il est vrai que la misère des classes souffrantes a pour cause matérielle la pénurie de la production, n'est-il pas démontré qu'alors la pauvreté devra disparaître comme la lèpre a disparu?

En considérant l'aptitude productive des sociétés modernes, on peut donc annoncer pour un avenir assez prochain la disparition des obstacles matériels qui, dans les sociétés antiques et dans le moyen âge, condamnaient le grand nombre à l'abaissement. Le degré de bien-être, nécessaire au calme de l'âme et à la sérénité de l'esprit, que jusqu'à présent l'industrie ne pouvait départir qu'à une faible minorité parmi les enfants des hommes, elle sera en mesure de le leur donner à tous. Dejà même, de l'autre côté des mers, un peuple nouveau, placé dans des conditions exceptionnellement avantageuses, a pu réaliser, au moins sur la moitié de son territoire où la race noire n'a pas pullulé, cette participation universelle des hommes aux conditions matérielles de la liberté et d'une civilisation avancée, en général.

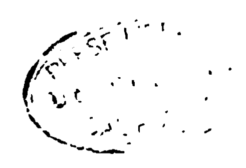
Je ne saurais trop répéter que sous ce régime l'homme n'aura point la tête courbée devant l'idole du matérialisme; loin de là, il sera dégagé d'une servitude matérielle. L'esprit humain aura triomphé de la matière. Ce sera ensuite à la gardienne des âmes, à la religion, de nous empêcher d'abuser de notre victoire ou de l'abdiquer, en nous prosternant devant la matière après l'avoir subjuguée.

Un des plus grands esprits de l'antiquité, Aristote, examinant dans sa *Politique* la condition des esclaves, fait remarquer que, si la navette et le ciseau pouvaient marcher seuls, l'esclavage ne serait plus nécessaire. Il sen-

tait que l'homme n'était asservi à l'homme que parce que la civilisation, aux prises avec le monde matériel, était impuissante à le vaincre et à le soumettre à son service. Aujourd'hui le monde matériel est maîtrisé ; il est devenu notre serviteur, notre esclave. On peut dire que la navette et le ciseau vont se mouvoir à peu près seuls. C'est pour cela que le jour de la liberté réelle, positive, d'un progrès digne d'admiration et de reconnaissance, est arrivé pour la classe la plus nombreuse.

Dans les sociétés anciennes, les patriciens, pour s'affranchir des exigences matérielles de notre nature, tenaient sous le joug la grande majorité des hommes, ainsi convertis en instruments matériels de production. L'industrie était tellement malhabile, qu'il fallait toute l'existence des neuf dixièmes de la population pour que l'autre dixième, soulagé du fardeau et du souci de la matière, vécût avec quelque liberté. La destination du régime industriel est d'élever l'espèce humaine tout entière à cette situation d'indépendance et de dignité réservée jadis à une minorité privilégiée. Ce que nous savons et voyons de l'industrie nous autorise à présager pour nos sociétés l'accomplissement prochain de ce progrès magnifique.

L'économie politique, autant qu'elle peut en avoir le droit, sanctionne donc le vœu des populations modernes pour la liberté et le progrès. Elle montre que, depuis cinquante ans, le genre humain ne court pas après une chimère. Dans l'état d'avancement auquel sont parvenus les procédés industriels, les peuples civilisés, s'ils s'y consacrent avec calme (le calme est nécessaire à l'industrie comme à l'abeille dans sa ruche), ne tarderont pas à atteindre un degré de civilisation où chacun, en retour de son travail, sera admis au bien-être, et où les franchises nationales, assises enfin sur une base solide,



seront inébranlables. Alors sera consommée l'union indissoluble entre la liberté et l'ordre, union tant désirée et qui nous échappe sans cesse. Alors le genre humain sera au terme du pèlerinage qu'il a entrepris à la voix de la France, il y a cinquante ans. Alors, si le progrès moral avait pu marcher de pair avec le progrès matériel, alors serait réalisé le rêve brillant de l'âge d'or qu'une tradition aveugle avait mis dans le passé, tandis qu'il serait devant nous, s'il pouvait être quelque part dans ce bas monde. Consolante pensée qui est bien propre à nous faire supporter les angoisses du temps présent!

III

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1842-43.

La société a besoin d'accroître sa puissance productive. Les voies de communication, les institutions de crédit et l'éducation professionnelle serviront à atteindre ce but.

MESSIEURS,

Ceux d'entre vous qui sont venus m'écouter l'an dernier savent quelle est la pensée qui m'anime dans cet enseignement, quel est, à mes yeux, le principe et le but de l'économie politique. Certes, cette enceinte est réservée à

la science; la politique reste à la porte, ce n'est pas nous qui essaierons de lui faire franchir le seuil. En même temps que nous nous tenons renfermés dans le cercle de la science, nous nous adressons à la raison de l'homme, à son bon sens. Nous n'avons rien à dire aux passions; il ne nous appartient pas de traiter avec ces hautes mais capricieuses puissances. Cependant le nom de cette chaire est celui de l'économie *politique;* donc il nous est commandé de nous occuper des intérêts généraux des sociétés humaines, et il ne nous est pas interdit de songer à la situation particulière de la société au milieu de laquelle nous vivons. C'est la science que nous cultivons ici; c'est la science abstraite, mais ce n'est pas la science imaginaire; c'est celle qui a mission d'éclairer la pratique, la pratique dont elle s'inspire à son tour.

D'après cela, Messieurs, le programme de l'enseignement que je vous ai présenté, et que je continuerai à dérouler devant vous, est celui-ci:

Depuis cinquante ans, la Société européenne en général et la Société française en particulier éprouvent un renouvellement dont les exemples sans doute ne manquent pas absolument dans l'histoire, mais qui est plus caractérisé, plus complet, plus universel peut-être que tout ce qui s'était passé de semblable dans la série des siècles. Pendant la génération qui nous a précédés, cette transformation sociale s'opérait brusquement, violemment, au sein de douleurs cruelles, de déchirements affreux. De nos jours et désormais, nous avons le droit de l'espérer, ce n'est plus un cataclysme. L'œuvre se poursuit, mais graduellement et avec mesure, sous les auspices de la paix.

Un autre équilibre s'assied. L'un des traits les plus visibles de cette métamorphose, c'est la diffusion du bien-être. De plus en plus les hommes sont habiles à travailler,

excellent à tirer parti des forces de la nature. En retour de leur travail, ils sont admis à une aisance toujours croissante, et de jour en jour plus générale. En présence de ce résultat, l'homme d'État se sent rassuré. Il juge que ce sont autant d'éléments de stabilité répandus dans la société, autant de points fixes sur lesquels il peut s'appuyer. Le moraliste se félicite et remercie la Providence, car il voit ses semblables affranchis d'une misère qui les dégradait. Ce développement rapide du bien-être à la faveur du travail sera, aux yeux de la postérité, le titre d'honneur de notre époque.

Car, Messieurs, c'est un immense service rendu à la cause de la liberté et de la dignité humaine. Ce n'est point le règne de la matière qui arrive sur la terre; c'est, au contraire, l'esprit humain qui triomphe et asservit la matière à ses désirs, à ses lois. Tous les progrès matériels ne dérivent-ils pas en effet de l'esprit humain? ne sont-ce pas des conquêtes de l'intelligence?

La matière règne despotiquement dans les sociétés arriérées; plus vous remontez vers les temps antiques, et plus vous trouvez l'homme opprimé par ses besoins matériels, plus vous le voyez courbé devant eux et leur obéissant comme un vil esclave. Sa raison est au service de ses appétits brutaux. Tous les matins, la pensée du sauvage, à son réveil, n'est pas d'honorer Dieu, ni de savoir à quels devoirs il vaquera, ce qu'il pourra faire pour la culture de son esprit et de son cœur, pour l'avancement moral ou intellectuel de sa famille et de ses pareils; c'est de savoir comment il se procurera une grossière pâture.

En ce sens, Messieurs, l'économie politique, science des intérêts matériels, peut aspirer à servir activement, puissamment même, la cause de la liberté de l'homme, de cette liberté générale qui consiste pour chacun à

développer ses facultés et à les exercer pour le plus grand avantage de lui-même et de ses semblables. Cette définition de la liberté, je le sais, n'est pas celle de la langue politique ; mais nous ne sommes pas astreints à parler ici cette langue ; et, définie ainsi, la liberté vous paraîtra encore, je l'espère, un bien digne d'envie.

Cela posé, le progrès du bien-être dont nous sommes les témoins résulte de l'accroissement de la puissance productive des sociétés, et par ces mots, l'accroissement de la puissance productive, vous savez qu'il ne faut pas entendre une surexcitation maladive, qui exagérerait subitement la quantité de production de telle ou telle industrie en particulier. L'accroissement de la puissance productive, c'est une plus grande production pour une même quantité du travail humain, non pas seulement dans une série particulière d'ateliers, mais dans l'ensemble de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale, afin que, pour un même nombre d'hommes, la société ait plus de produits à sa disposition. Ainsi entendue, la question de la création d'une plus grande masse de produits domine celle de la répartition des produits elle-même. Ce n'est pas que celle-ci ne soit du premier ordre ; certes, le partage des produits du travail est digne de toute la sollicitude de quiconque a de l'intelligence et du cœur. Cependant, Messieurs, elle est moins urgente à discuter, et pratiquement elle sera bien moins embarrassante que celle de l'accroissement harmonique et régulier de la production.

Occupons-nous donc d'avoir plus de produits, sans rien précipiter, en équilibrant toute chose. Quoi que l'on puisse dire, ce sont des produits qui manquent aujourd'hui avant tout, car il y a encore un grand nombre d'hommes qui sont plus mal nourris, plus mal logés, plus mal vêtus qu'il ne leur convient, et qu'il ne plaît à

nous-mêmes, qui nous sentons leurs semblables. C'est donc à avoir plus de produits qu'il faut surtout aviser aujourd'hui. Procéder autrement, ce serait tomber dans le travers que le fabuliste a décrit dans l'apologue des chasseurs trop pressés de vendre la peau de la bête qui se promenait pleine de vie dans la forêt. Tout nous autorise à croire d'ailleurs que, lorsqu'il y aura une plus grande quantité de produits, le partage de cette production supplémentaire se fera avec équité. Pour cela il y a toute chance. L'histoire nous le montre : la multiplication des produits a toujours été, comme la multiplication des pains de la parabole, au profit de la multitude souffrante. Dans le temps où nous vivons, dans l'ère qui s'ouvre devant nos pas, la répartition équitable a des garanties inconnues jusqu'à nous: la religion a accoutumé les hommes à se regarder comme des frères, et la loi fondamentale de l'État est celle de l'égalité proportionnelle. L'égalité proportionnelle, Messieurs, c'est l'équité.

Ainsi, le grand problème dont l'économie politique doit, de nos jours, examiner les termes, pour la solution duquel elle est sommée de réunir tous les éléments en son pouvoir, est celui de l'accroissement de la puissance productive du genre humain. Indépendamment des machines, sur lesquelles nous nous sommes expliqué l'an dernier, il y a trois moyens généraux d'accroître la puissance productive, trois procédés que l'économie politique n'a pas découverts, trois ressorts que les peuples mettent déjà en œuvre. Ce sont les voies de communication, les institutions de crédit, l'éducation professionnelle.

L'éducation professionnelle dresse l'intelligence et les doigts de l'homme à mieux produire et à produire plus. Les institutions de crédit permettent d'utiliser les ca-

pitaux, c'est-à-dire les fruits du travail antérieur, à féconder le travail de la génération présente, celui même des races futures. Souvent aussi elles fournissent aux hommes un instrument d'échange en place de la monnaie, lorsqu'ils n'ont pas en quantité suffisante les métaux précieux qui sont principalement consacrés à cet usage. Les voies de communication rapprochent les produits et le consommateur, les matières premières et le producteur.

Je vous ai entretenus l'an passé des voies de communication, je continuerai encore pendant une partie de cette année. L'an dernier, je me suis appliqué à vous montrer spécialement l'influence que les voies de communication exercent sur le bon marché. Le bon marché est une condition en l'absence de laquelle le plus grand nombre des hommes resterait éternellement étranger aux joies de la consommation. Le bon marché, c'est la transfiguration industrielle du principe politique de l'égalité. Les voies de communication, au point de perfection où les a élevées l'intelligence humaine, transportent l'homme à son gré, en peu de temps et à peu de frais, d'une ville à l'autre, de l'extrémité à l'autre d'un État, d'un point à l'autre de la planète qui lui a été assignée pour son domaine ; elles lui fournissent le moyen de consommer en tous lieux les produits de tous les climats, même des plus éloignés. Par là, elles étendent et affermissent la domination du genre humain sur le globe terrestre. C'est, sous une forme saisissante, le triomphe de l'esprit sur la matière.

Cette année, nous examinerons les voies de communication sous le rapport des moyens et des agents d'exécution. Nous ferons la revue des forces qui sont en mesure de coopérer à cette œuvre, et de cette inspection il résultera pour vous, je l'espère, qu'à cet égard les hommes

sont, s'ils le veulent, en état d'accomplir de bien grandes choses.

Parmi les questions que soulève l'accomplissement des travaux publics, il en est une qu'à diverses époques l'économie politique a discutée, et à laquelle elle a donné des solutions différentes, selon les idées qui régnaient autour d'elle; je veux parler de la participation des gouvernements à ces entreprises.

Cette question devra occuper notre attention. Par son étendue, par la variété des sujets qu'elle embrasse, elle peut être considérée comme impliquant tout un système d'économie publique.

Des esprits distingués ont enseigné pendant longtemps qu'il n'appartenait pas à un gouvernement de s'immiscer dans les travaux publics, qu'il ne saurait y réussir, que l'industrie privée seule pouvait s'en charger avec succès. Dès à présent, je tiens à vous déclarer que je ne partage pas cette opinion absolue. Je vous en signalerai l'exagération et même les dangers. Je ne vous recommanderai pas l'opinion diamétralement opposée : il s'en faudra. Je ne vous dirai pas que l'État doit tenir en sa seule main tous les fils du réseau des communications, construire toutes les voies de transport, de ses seuls deniers, par ses seuls agents. En général, les doctrines absolues et exclusives, de quelque nature qu'elles soient, ne sont pas celles que je vous enseignerai. Je les crois grosses de périls : *in medio virtus;* la justice et la raison sont à égale distance des deux extrêmes : vérité féconde, opportune dans tous les temps, mais surtout dans le nôtre, qui doit l'avoir apprise à ses dépens.

De tout temps, les gouvernements se sont mêlés des voies de communication, et en général des travaux publics. Les gouvernements des temps anciens, qui avaient pour le sort des populations plus de sollicitude qu'on ne l'a dit

souvent, ont accompli de vastes ouvrages pour l'assainissement de leurs territoires, pour l'irrigation des terres, pour l'établissement de rapports plus faciles entre leurs diverses provinces. La fable de l'hydre de Lerne n'est probablement que le récit figuré d'un desséchement de marais. La vallée du Nil avait été sillonnée, par les rois et les prêtres de l'Égypte, de canaux d'arrosement, et parsemée de digues. A Rome, de grandes œuvres s'accomplissaient par les soins de l'État. Les empereurs et les consuls employaient leurs soldats à jeter des ponts, à tracer des chaussées dont la solidité est demeurée proverbiale, à endiguer les fleuves et à assainir les marécages. Vous savez enfin que le plus long des canaux qui existent sur la terre, le grand canal de la Chine, a été conçu et exécuté par l'État dans la vue toute populaire de favoriser le transport des denrées nécessaires à l'alimentation publique des provinces méridionales de l'empire à celles du nord. Vous ne l'ignorez pas, c'est l'utilité extrême de cette communication qui a attiré vers elle, il y a peu de mois, les forces britanniques; et comme c'est littéralement une artère de l'État, le gouvernement chinois, une fois qu'il a vu l'armée anglaise maîtresse de son canal, s'est empressé de demander la paix à ceux qu'auparavant il affectait de dédaigner sous le nom de barbares aux cheveux rouges.

L'intervention du gouvernement dans les travaux publics procédait donc souvent, chez les gouvernements anciens, d'un sentiment de sympathie à l'égard des peuples. Souvent aussi elle était inspirée par une pensée de convenance politique. Les gouvernements d'alors, pensant avec raison que l'oisiveté est la mère de tous les vices, jugeaient bon de ne laisser dans le désœuvrement ni la multitude de leurs sujets, ni leurs soldats, ni la jeunesse ardente qui peuplait les villes aussi bien que

les camps. On doit croire que le désir d'offrir un but quelconque à l'activité des castes inférieures ne fut pas étranger à la construction des monuments prodigieux que le voyageur contemple avec stupéfaction sur les bords du Nil et dans la vallée du Gange. Ce n'était pas seulement l'orgueil de quelque prince ou de quelque pontife de Thèbes ou de Bénarès qui décrétait ces palais ambitieux, ces majestueuses pyramides, ces temples immenses, ces cryptes par lesquelles les hommes prenaient possession avec faste des entrailles de la terre. J'imagine de même que dans la Rome de Paul-Émile et des Scipion, des Caton et des Marcellus, souvent tel pont ou tel édifice fut ordonné non-seulement pour exercer les bras des légions pendant les rares instants où le temple de Janus était fermé, mais principalement pour occuper les clients des patriciens, pour les nourrir, pour les retirer d'un désœuvrement où ils eussent médité quelque visite nouvelle au mont Aventin. C'était une pensée d'ordre et de prudence politique.

De nos jours, l'intervention du gouvernement dans les travaux publics se présente avec un autre caractère que dans le passé, et se recommande à d'autres titres.

Il n'y a plus chez nous de patriciens jaloux de leur pouvoir et de leurs priviléges, ni de clients ou de castes inférieures dont il faille occuper les bras à remuer des terres ou des blocs de granit dans un but quelconque, à la principale fin de les soustraire à l'oisiveté. Il n'y a plus en France qu'une nation, qu'une caste, qu'une tribu, comme diraient les Arabes. Il n'y a pas deux intérêts, il n'y en a qu'un. Tous tant que nous sommes, nous nous adonnons au travail : ceux-ci cultivent les sciences; ceux-là se livrent aux lettres et aux arts; d'autres, de beaucoup les plus nombreux, se sont jetés dans les carrières de l'industrie agricole, manufacturière et com-

merciale. Ce qui restait des fils des anciens preux a suivi le courant, et les héritiers des familles privilégiées, prenant noblement leur parti, subissent, comme tous les autres hommes, la loi du travail. Vous apercevez aussitôt ce qui résulte de cette nouvelle donnée sociale : c'est que le travail est une grande puissance. Il n'y a rien au-dessus de lui. Vis-à-vis du gouvernement, il n'a plus l'attitude d'un humble roturier. L'industrie, la production, tout cela est synonyme, c'est aujourd'hui ce qu'était, sous Charles VII et Louis XI, le duc de Bourgogne, Philippe-le-Bon ou Jean Sans-peur. Les affaires de la production ne sont plus des hors-d'œuvre, des accessoires dont on s'occupe à ses moments perdus ; ce sont des affaires d'État.

Ceci, Messieurs, peut sembler une digression ; je suis cependant en plein dans le sujet. J'ai prononcé le mot, et je le répète avec insistance, les voies de communication et les travaux publics sont maintenant des affaires d'État. Voilà pourquoi les gouvernements, au lieu de s'en tenir à l'écart, doivent s'en mêler activement. Y intervenir n'est pas pour eux un droit, c'est un devoir. Au surplus, sur le continent européen, vous voyez tous les gouvernements, tous ceux qui ont de bonnes finances, s'y livrer avec ardeur.

Le sentiment de leur intérêt et le désir de maintenir leur autorité et leur influence les y poussent. Les attributions militaires des gouvernements semblent devoir s'amoindrir sous l'influence de l'esprit nouveau qui domine dans la civilisation, esprit de paix et de concorde entre les États, esprit de liberté et d'égalité à l'intérieur.

La civilisation changeant ainsi de but d'activité ostensible, avoué, principal, et passant de la guerre à la paix, beaucoup de prérogatives du pouvoir perdent de leur éclat. Il est légitime aux gouvernements de chercher à

substituer à ces attributions qui s'amoindrissent, à ces prérogatives qui pâlissent, d'autres attributs dont l'importance se développe, d'autres prérogatives qui soient très-apparentes et d'utilité publique. Il est naturel qu'ils s'appliquent à se mettre à la tête du mouvement social ; on n'est gouvernement qu'à cette condition. En conséquence, ils ont des motifs personnels pour ainsi dire de s'occuper des travaux publics.

L'intervention du gouvernement dans les travaux publics ne doit pourtant pas être un monopole. Rien de mieux que d'appeler les forces et les capitaux de l'industrie privée à y concourir. Nous aurons à examiner les divers systèmes proposés ou mis en pratique pour unir dans ce but les efforts des pouvoirs publics et ceux des simples citoyens. Je vous signalerai particulièrement un système qui a été appliqué chez plusieurs peuples, et qui est propre à donner au gouvernement une attitude en rapport avec sa haute position, en même temps qu'il témoigne manifestement de l'importance politique conquise par les travaux publics ; c'est le système de la garantie d'un minimum d'intérêt (1).

Il est une question qui a été débattue de nos jours et qui occupe encore beaucoup de bons esprits, qui même a, présentement, une place visible dans la pratique, celle de l'application de l'armée aux travaux publics. Nous n'aurons garde de la passer sous silence. Nous nous rendrons compte des vastes essais qui furent faits de l'emploi des forces militaires à ces améliorations dans les temps anciens et de ceux qui ont eu lieu dans les temps modernes. En France, par exemple, nous aurons à mentionner les routes stratégiques de l'Ouest et les fortifications

(1) Depuis 1842 la garantie d'un minimum d'intérêt a été mise en œuvre en faveur des compagnies de travaux publics sur la plus grande échelle par l'administration française. (*Note de la présente édition.*)

de Paris. Nous devrons dire aussi comment les soldats concourent à la production, pour me servir du terme le plus général, en divers pays de l'Europe, notamment dans les provinces de l'Autriche qui confinent à la Turquie et en Suède. Du même point de vue, la constitution de l'armée prussienne appellera notre attention. Nous serons conduit ainsi à traiter sommairement d'une manière incidente diverses questions touchant les armées. Nous pourrions même, à l'occasion de ces forces si vigoureusement organisées, effleurer la question de l'organisation du travail.

Après les voies de communication, s'il nous restait du temps, j'aborderais la question du crédit et des moyens à l'aide desquels le crédit s'organise et se manifeste. L'économie politique, Messieurs, n'offre pas de sujet d'un intérêt supérieur. Le crédit est le côté par lequel l'industrie touche de plus près à la morale; car crédit est synonyme de confiance, et le crédit suppose la bonne foi. Dès à présent, je dois vous signaler la portée que j'attribuerai aux institutions de crédit, les conditions que je rechercherai en elles, l'objet qu'elles me paraissent devoir poursuivre.

Le but du crédit, c'est de rendre les fruits du travail antérieur disponibles et profitables pour le travail présent, de faire servir les capitaux réellement acquis à la création de capitaux futurs, à titre de force active militante ou de corps de réserve. Pour présenter la même idée sous une autre forme, les institutions de crédit doivent rendre les propriétés de toute nature mobiles et échangeables, de telle sorte que toute propriété bien assise puisse être présentée comme un gage certain, à l'égard de la monnaie métallique. Nous aurons à rechercher les artifices légaux qui ont été employés chez les divers peuples pour arriver à cette fin, et à voir comment ils se concilient avec les précautions justement recom-

mandées au législateur contre la légèreté et la dissipation des hommes.

Dans le cadre du crédit, il convient d'embrasser le crédit public, c'est-à-dire les diverses opérations financières par lesquelles un État engage l'avenir, afin de subvenir aux nécessités ou seulement aux convenances du présent ; en d'autres termes, les emprunts par lesquels les gouvernements font un appel aux économies du public pour se les assimiler et s'en servir eux-mêmes.

Il sera bon d'examiner à quelles conditions ces emprunts sont opportuns ou permis, sous quelle réserve ils méritent d'inspirer de la sécurité au prêteur. Engager l'avenir est toujours une affaire sérieuse. Pour qu'il soit sage à un État d'emprunter, hors le cas de force majeure, pour qu'il soit convenable à un gouvernement de demander aux simples citoyens leurs économies, afin de les dépenser lui-même, il faut qu'il sache mieux qu'eux en faire usage. A cette condition, l'emprunt n'est pas seulement licite, il est avantageux, il est d'excellente administration : hors de là, il est onéreux à la société, et il devient périlleux pour le prêteur. Les économies de la génération présente, Messieurs, c'est la dot de la postérité : combien n'est-il pas grave de l'en dépouiller, en lui imposant par-dessus ce dommage la charge de lourds intérêts !

Rigoureusement, pour que l'engagement soit à jamais réputé valable, sans contestation, il faut qu'il ait un but moral ; il faut que l'intérêt du pays l'ait commandé ou s'en soit accommodé. Pour que la postérité se tienne pour dûment engagée et ne ressente aucune velléité de révision, il faut que l'objet auquel auront été affectés les fonds de l'emprunt n'excite pas sa haine ou son mépris, que ce ne soit point pour satisfaire l'aveugle et presque toujours fatale ambition d'un conquérant, ni le

faste orgueilleux d'un prince, ni les caprices d'une opinion déréglée. Pour qu'elle fasse honneur à la lettre de change tirée sur elle, il faut qu'elle le puisse, et que la charge qu'on lui aura ainsi léguée ne soit pas disproportionnée à ses forces. L'histoire nous le dira, Messieurs, quand nous la consulterons, combien de fois, en négociant les emprunts, n'a-t-on pas eu le tort d'écarter la pensée du lendemain! Tort immense, car les États, qui doivent se regarder comme immortels, sont astreints à avoir plus de prévoyance que les individus, que les pères de famille. Combien de fois aussi le jour de l'emprunt n'a-t-il pas été la veille de la banqueroute!

Le plus sûr moyen d'éviter cette extrémité déplorable et scandaleuse, la meilleure règle pour se guider dans l'émission des emprunts, consiste à se respecter et se ménager soi-même dans sa postérité, en n'empruntant, autant que possible, que pour des usages productifs, afin de transmettre aux races futures, à côté du fardeau d'une dette, une source de richesse qui permette de l'acquitter.

Il n'est pas interdit d'espérer que la civilisation s'affranchira de ces mauvaises chances. Le système guerrier, qui fut la cause de tant d'emprunts inconsidérés, est décidément en baisse. Le système industriel, au contraire, est en hausse. L'un provoque la destruction des hommes et des richesses, l'autre en excite la création. Les entreprises de l'un engloutissent les capitaux et dévorent le genre humain; celles de l'autre édifient, produisent, multiplient la richesse et les hommes.

Avec l'un, le crédit public est une charge pure et simple pour les générations futures; avec l'autre, il peut devenir un insigne bienfait. Celui-là absorbe les économies des populations pour ne leur rendre rien qu'une décevante fumée de gloire, qui souvent même leur

échappe ; celui-ci attire à lui les économies pour les restituer avec usure après s'en être fécondé. Cependant, Messieurs, en toute chose il faut savoir se contenter et se contenir. Le régime industriel est tenu d'observer les règles d'une stricte prudence et d'une prévoyante mesure ; sinon, il engendre, lui aussi, les déceptions et le désespoir. En ce moment, nous voyons de l'autre côté de l'Atlantique plusieurs États, jusqu'à ce jour florissants, précipités dans l'abîme de la banqueroute, pour avoir, dans un accès de présomption, supposé qu'il n'y avait pas de limite à leur esprit d'entreprise. Dans ces temps où la personnalité s'exalte si aisément, les hommes ont tous besoin qu'on leur rappelle les conditions limitées de notre nature. Dieu seul est sans limite, Messieurs, et malheur à nous si, sous ce rapport, nous croyions être à son image !

On peut étudier les effets des emprunts d'un autre point de vue. Les emprunts des gouvernements, par les titres de rentes auxquels ils donnent naissance, établissent dans l'État des liens puissants ; ils attachent les citoyens au maintien de l'ordre, ils rendent les intérêts privés solidaires des institutions nationales et du gouvernement établi ; ils paraissent désormais devoir offrir aux économies de tout le monde un placement solide, et par conséquent ils encouragent et provoquent l'épargne, l'épargne, l'un des plus grands services qu'une génération puisse rendre aux générations qui la suivent. Ces avantages sociaux et politiques de l'emprunt sont tels, qu'au gré de quelques hommes d'État, ce serait chose avantageuse à l'Angleterre que d'avoir emprunté l'incroyable capital de seize milliards pour la plus improductive des destinations, celle qui doit soulever le plus d'antipathies chez nous, enfants de la France, je veux dire pour lutter contre le géant des temps modernes,

et ameuter toute l'Europe contre ce grand homme et contre nous. J'ai à cœur de vous dire que je ne partage pas cette opinion. Je la trouve empreinte d'une exagération extrême.

Revenons au crédit industriel.

Le mot de crédit révèle habituellement l'idée d'une banque. Dans le langage ordinaire, une institution de crédit est un établissement qui émet du papier assimilé à la monnaie par la confiance publique, et qui escompte des effets de commerce. C'est en un mot une copie plus ou moins fidèle et sur une échelle plus ou moins grande de la Banque d'Angleterre. Le succès de la Banque d'Angleterre a été tellement brillant, l'influence qu'elle exerce est tellement étendue, que tous les gouvernements ont désiré d'avoir à côté d'eux une institution semblable, non pas seulement dans l'intérêt du commerce, mais aussi dans leur propre intérêt. On sait, en effet, de quel secours la Banque d'Angleterre a été au gouvernement britannique, particulièrement dans la dernière guerre de 1792 à 1815. Ce n'est cependant pas sous cette seule forme que le crédit doit être étudié. Tous les États qui font le commerce et possèdent des manufactures, doivent avoir des Banques sur le modèle de la Banque d'Angleterre, qui réserve ses bienfaits à ces deux branches de l'industrie. Mais en dehors de l'Angleterre, il ne m'est pas démontré que de semblables institutions de crédit doivent être nécessairement les principales. L'Angleterre n'a pas négligé l'agriculture ; son sol est le mieux cultivé de l'univers. Dans l'Angleterre proprement dite, c'est-à-dire abstraction faite de l'Écosse, de l'Irlande et du pays de Galles, une même superficie de terrain rend, avec un même nombre de travailleurs, trois ou quatre fois autant que sur le continent européen. Mais ce sol est fort exigu : cette même Angleterre, seule partie

du Royaume-Uni qui soit à la fois fertile et bien cultivée, n'est que le quart de la France, 13 millions d'hectares au lieu de 53. Elle ne suffit pas à nourrir ses habitants; il ne s'y récolte pas assez de blé pour leur usage. Au contraire, la Grande-Bretagne a des manufactures de quoi fournir d'objets fabriqués tous les pays ensemble, et des navires assez pour faire le commerce du monde. En tissus de coton seulement, elle exporte une longueur égale à 120 fois le rayon du globe terrestre, et en coton filé assez pour fabriquer une quantité de tissus équivalente à la moitié de cette longueur extraordinaire. Les fabriques de cotonnades de l'Europe continentale pourraient être frappées par le feu du ciel; au bout d'un an ou deux les consommateurs auraient cessé de s'en ressentir; l'Angleterre serait en mesure de vêtir leurs personnes et de draper leurs maisons. Il y a tel maître de forges anglais, qui, si on le pressait bien, se chargerait de fournir à la France la moitié du fer que réclament ses trente-cinq millions d'habitants. Les flottes marchandes du continent entier pourraient sombrer demain; bientôt l'Angleterre suffirait à opérer pour lui le service des échanges, car c'est avant tout un peuple commerçant, une nation de marchands, comme disait Napoléon, en attachant à ce mot un sens qu'assurément je ne voudrais point lui donner; car le grand Empereur oubliait, en lançant cette qualification comme un reproche accablant, que le commerce est le lien des nations, un des agents les plus actifs de la civilisation, un gage de paix parmi les hommes.

Par conséquent en Angleterre, il est naturel que les institutions de crédit se présentent principalement sous la forme qui est adaptée aux besoins du négoce et de la grande industrie manufacturière; mais doit-il en être de même parmi les autres nations? Ce que nous devons de

préférence imiter de la nation anglaise, c'est la sagacité avec laquelle elle a adapté ses institutions de toute sorte aux circonstances qui lui étaient propres, aux conditions particulières de sa prospérité et de sa grandeur. Or nous ne sommes pas, avant tout, un peuple commerçant, ni même un peuple manufacturier. Nous sommes principalement et d'abord une nation agricole. De même que la France, toute l'Europe, toute la civilisation en est là. La terre est le premier atelier de l'humanité, le plus vaste et le plus productif. En France, 18 à 20 millions d'hommes sur 35 sont adonnés aux travaux des champs, et le nombre de ceux qui en vivent est plus grand encore. De là cette conclusion : Puisque c'est la terre qui nous nourrit, faisons tous nos efforts pour qu'elle soit féconde. Puisque l'industrie agricole prime toutes les autres, organisons nos institutions industrielles en vue des besoins et des progrès de l'agriculture, sans préjudice des institutions que réclament spécialement les manufactures et le négoce; et, pour rentrer dans la question du crédit, le crédit pour lequel nous devons réserver notre prédilection est le crédit agricole. Ceci, dans ma bouche, ne signifie pas, je vous prie de le croire, qu'il convienne de restreindre le capital et les attributions de la Banque de France; je suis persuadé, au contraire, que lorsque notre agriculture aura été portée au degré d'avancement qu'on est fondé à espérer, le commerce et les manufactures acquerront chez nous de nouveaux développements, et il y aura lieu d'attendre de plus grands services encore de la Banque de France et des institutions semblables.

En parlant ainsi, Messieurs, je n'ai pas eu la prétention de vous dire du neuf, vous l'avez tous entendu dire mille fois, c'est une phrase qui court les rues, il faut diriger les capitaux vers l'agriculture. Dieu sait même

combien de plans ont été proposés à cet effet. Jusques ici aucun n'a réussi : cette absence de résultats est due à plusieurs causes. Les capitaux ne se tournent pas assez vers l'agriculture en France, parce que nous avons peu de capitaux. Nous commençons à produire beaucoup, mais parmi quelques classes de la population nous n'épargnons pas assez ; la sainte habitude de l'épargne, contractée à une époque où l'on produisait moins, s'affaiblit sensiblement. L'éducation agricole est négligée, ou pour mieux dire, elle n'existe pas ; c'est pourtant là le véritable enseignement primaire de la France. En outre, il faut le dire, les lois qui régissent la propriété foncière sont telles que le crédit n'est pas tenté de se porter de ce côté : en peu de mots, je vous en soumets la démonstration non équivoque.

Au premier abord, il semble qu'une créance hypothécaire devrait rapporter un intérêt tout au plus égal à celui que rend la propriété foncière. Je dis tout au plus égal, je pourrais dire sensiblement moindre.

L'intérêt, en effet, que rapporte un placement quelconque est, vous le savez, en raison inverse de la sûreté du placement. Plus le gage est assuré, plus le payement des revenus est garanti, plus le recouvrement du capital engagé est infaillible, et plus l'intérêt est faible. Or, en supposant une créance hypothécaire qui soit bonne, si aucun obstacle artificiel, étranger à la nature intime des choses, n'était venu susciter abusivement au prêteur des chances de perte ou de retard, celui-ci aurait un meilleur gage que le propriétaire lui-même ; meilleur, car une bonne créance hypothécaire n'excède pas la moitié ou les deux tiers de la valeur de la propriété hypothéquée ; meilleur, car le créancier hypothécaire n'a à redouter ni la grêle, ni la sécheresse, ni les inondations, ni les épizooties, ni l'incendie des récoltes, ni l'infidélité ou

l'insolvabilité d'un fermier. La propriété rendant 3 pour 100 à peu près, il semble donc que les placements hypothécaires ne devraient rapporter que 2 et demi environ. Eh bien, en fait, le taux minimum des emprunts hypothécaires est de 5, sans compter les droits prélevés par le fisc, les frais d'actes et les renouvellements. Je ne cherche pas ici d'où peut provenir cette anomalie fâcheuse entre les indications *à priori* du bon sens, et la fâcheuse réalité des choses, je me borne à signaler le fait lui-même. Il est évident qu'il y a là quelque cause perturbatrice à reconnaître, afin de la neutraliser. J'ajoute seulement qu'emprunter à 5, et quelquefois à 6 ou à 7, en tenant compte des frais accessoires, et même à 10 ou à 12, pour améliorer des propriétés rapportant 3, est une opération détestable ; et il n'en faut pas davantage pour que les capitaux soient peu empressés à se diriger, par la voie de l'emprunt, vers l'agriculture.

C'est cependant, Messieurs, le résultat qu'il faut obtenir. L'agriculture, chez nous, est le premier des arts, elle doit être traitée comme telle. Les richesses que recèle notre sol sont infinies, il ne s'agit que de les en faire sortir. En agriculture il n'y a pas de petite amélioration, parce que le moindre perfectionnement y est multiplié aussitôt par un coefficient énorme. J'en choisis une preuve entre mille ; je vous cite un détail, un petit détail seulement ; vous aurez ainsi la mesure de ce qu'il est possible d'obtenir. Les agronomes assurent que nos moutons ne donnent pas un revenu brut quotidien de plus de 2 centimes par tête. Ils ajoutent qu'il serait facile de porter assez promptement ce produit brut à 4 centimes. Savez-vous ce que gagnerait la France à cette augmentation insignifiante en apparence de 2 centimes ? 235 millions par an.

On parle beaucoup de procurer à nos manufactures

des débouchés à l'extérieur. Je souhaite ardemment qu'on y parvienne, que nos élégantes indiennes de Mulhouse, nos incomparables soieries de Lyon, nos flanelles et nos mousselines de laine de Reims, nos draps d'Elbeuf, nos bronzes et nos articles de goût de Paris, fassent fortune au Mexique, au Pérou, au Chili, au Texas ; il est pourtant un autre débouché plus prochain, plus assuré, plus vaste, que l'amélioration agricole nous permettrait d'ouvrir à nos fabricants. Nous avons chez nous 18 à 20 millions d'hommes, c'est-à-dire le double de la population du Mexique, du Pérou, du Chili et du Texas ensemble, qui consommeraient volontiers une plus forte proportion des produits manufacturés de l'industrie française. Supposons que, par une bonne constitution du crédit agricole, qui ferait dériver les capitaux vers l'agriculture, et qui serait combinée avec une instruction primaire mieux appropriée au but de la vie pratique des paysans, avec le perfectionnement rapide de la viabilité du territoire, depuis les chemins de fer jusques et y compris les chemins vicinaux, avec un système d'irrigations et une bonne loi sur les cours d'eau, avec des encouragements au reboisement des montagnes, avec une révision de la législation douanière qui permît aux cultivateurs de se procurer, aux meilleures conditions possibles, le fer, les machines, outils et instruments, le guano, et en un mot toutes les matières qu'ils peuvent tirer de l'étranger, avec la réforme du Code de procédure qui consume en frais dits de justice la majeure partie des petits patrimoines territoriaux, pour peu qu'ils aient affaire aux tribunaux ; supposons, dis-je, que par tous ces moyens et par d'autres analogues on parvienne en dix ans à accroître la puissance productive de notre agriculture, assez pour ajouter 50 centimes à la valeur de la journée de tout homme de

nos campagnes : cet accroissement n'a rien d'exagéré. Eh bien, alors vous aurez fait pour les manufactures françaises dix fois ce que vous pourriez attendre de tous les traités de commerce. Car c'est un revenu supplémentaire d'un milliard et demi dont vous auriez doté nos cultivateurs à titre de manouvriers, sans parler de ce qu'ils auraient gagné comme propriétaires, et de ce que les propriétaires qui n'exploitent pas eux-mêmes auraient acquis de plus de leur côté; et la majeure partie de cette somme servirait à acheter des objets manufacturés qui seraient tirés de nos ateliers.

En m'exprimant ainsi, je fais, Messieurs, de l'économie politique bien vieille : c'est celle de Sully disant que pâturage et labourage sont les deux mamelles de l'État; c'est le programme de Henri IV voulant que chacun des paysans de son royaume eût le dimanche la poule au pot. Quand on suit le sentiment dont s'inspiraient ce bon et grand roi et cet habile ministre, on peut marcher d'un pas délibéré.

IV

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1843-44.

Du crédit industriel.

Messieurs,

Dans le cours de cette année, je me propose de vous entretenir d'un sujet qui se recommande par un mérite

particulier d'opportunité, et je puis le dire sans exagération, de grandeur, à l'intérêt de quiconque est jaloux de voir la prospérité publique s'accroître, la force productive des sociétés se développer, l'empire de l'homme sur la nature s'étendre. C'est le *crédit*, avec les nombreuses institutions qui s'y rattachent.

Le crédit, je vous le disais l'an dernier à pareille époque, a pour but de rendre les capitaux, fruits du travail antérieur, disponibles ou profitables pour le travail présent. Il fait concourir la richesse acquise à la création d'une richesse nouvelle. Les institutions de crédit servent à rendre les propriétés de toute nature facilement échangeables, si bien que toute propriété réelle puisse être offerte comme un gage certain presque à l'égal de la monnaie métallique. Dans cette vue, les peuples civilisés ont déjà imaginé des artifices légaux qu'ils ont plus ou moins heureusement conciliés avec les précautions commandées au législateur contre l'esprit de dissipation. Nous devrons les examiner.

De nos jours, le crédit, s'il n'est pas encore un fait général, tend à le devenir. Il offre au faible une ressource précieuse, au puissant un levier avec lequel on peut modifier l'équilibre commercial des cités et des royaumes. Il se présente ici dans les proportions d'un grain de sénevé, là, avec les dimensions d'un arbre immense, répandant autour de lui un vaste et tutélaire ombrage. Il est invoqué par le plus humble des travailleurs, par celui dont la banque est le mont de piété; il l'est par le commerçant qui couvre la mer de ses vaisseaux, ou par le grand manufacturier qui a sous ses ordres autant d'ouvriers que Miltiade comptait de soldats à Marathon. Il l'est par les gouvernements dont un froncement de sourcil agite l'univers.

Nous aurons à étudier distinctement le mécanisme

du crédit public, je veux dire du crédit des États, et celui du crédit industriel, qui est destiné à faciliter les transactions particulières ; et, à ce sujet, je vous recommande de ne pas oublier que le mot industrie signifiera toujours ici également et le travail agricole, et le travail manufacturier, et le commerce. Nous rechercherons les conditions de la force du crédit dans son acception générale et spéciale. En étudiant les lois qui le régissent, nous nous efforcerons de mesurer les services qu'il a rendus et ceux qu'on est fondé à en attendre. Nous ne nous bornerons pas là ; nous ne nous dissimulerons pas les maux qui en sont sortis lorsqu'on en a fait abus, ni ceux dont il a été le prétexte. Maintes fois, en effet, les hommes que le crédit abritait sous son vigoureux feuillage, et auxquels il dispensait ses fruits, se sont laissés aller à une sécurité funeste et à un repos fatal, et le crédit a été pour eux semblable à ces arbres perfides des îles de la Sonde, dont l'ombre fait passer la mort dans les veines de l'imprudent qui s'est endormi à leur pied. D'autres fois, à la faveur des banques, s'est développé l'agiotage, c'est-à-dire la spéculation sans travail, quelque chose qu'on peut appeler la piraterie des sociétés policées. J'essaierai de vous exposer ces cas pathologiques ; je vous ferai connaître les remèdes qu'on y a appliqués déjà avec quelque succès, et je vous en signalerai d'autres que la pratique n'a pas encore été appelée à sanctionner, et qui ont été imaginés dans le but d'élever la simple probabilité sur laquelle s'appuient les opérations des banques, de manière à la rapprocher de la certitude.

De même, trop souvent, l'abus du crédit public a fait apparaître, pour la honte des États et pour la ruine des citoyens, le monstre contre lequel Mirabeau faisait naguère entendre sa voix tonnante, la *hideuse banqueroute*. Dans l'exposé historique que je vous tracerai, je ne

négligerai pas ce qui pourra vous éclairer sur les causes de ces désastres dont, au surplus, le retour est beaucoup moins à craindre depuis que les nations les plus civilisées ont soumis leurs dépenses publiques à un contrôle effectif et accepté la publicité de leurs comptes.

Dans le cours de l'an dernier, j'ai appelé votre attention sur une heureuse application du crédit public qui a été proposée et mise en pratique chez quelques nations, et particulièrement chez nous. Je veux parler de la garantie d'un minimum d'intérêt. Je vous ai indiqué plusieurs avantages de cette combinaison financière. J'aurai occasion de vous la recommander de nouveau.

Notre patrie tire sa principale force de l'agriculture. En France, quand on nomme le crédit industriel, le sens le mieux approprié du mot devrait donc être le crédit agricole. Chez nous pourtant le crédit agricole n'existe pas; il n'y a que l'usure agricole. Par l'ensemble de leur organisation, et à cause de la brièveté des délais qu'elles accordent, les institutions de crédit les plus répandues aujourd'hui, les banques, par nous empruntées à d'autres peuples plus commerçants qu'agriculteurs, sont impropres à assister l'agriculture dont les opérations sont de longue haleine. Leur inaction en face de l'agriculture, qui demandait secours, était forcée; mais nous n'avons rien fait pour y suppléer. La propriété territoriale semblerait devoir être le meilleur et le plus assuré des gages: il n'en est rien, c'est un gage contesté qui excite la méfiance. Tel est le fâcheux effet de dispositions législatives que des hommes très-éclairés pourtant, les auteurs de notre Code civil, avaient crues fort avantageuses à la propriété, et qui ne le sont qu'à la chicane. Cette situation de l'agriculture vis-à-vis du crédit est une des causes qui retardent le plus dans notre patrie la progression de la richesse publique. Le bien-être se répand chez

nous, parce que la France maintenant aime le travail; elle y a pris goût, elle s'y livre presque avec passion. Combien cependant le mouvement d'amélioration ne s'accélérerait-il pas, si le crédit agricole était constitué, et que le cultivateur pût emprunter des fonds à un taux pareil au revenu net des terres, c'est-à-dire à 3 pour 100 ou à 3 et demi, au lieu de 5, de 7, que dis-je? de 10 et 15 pour 100! car l'agriculture, en France, en est encore à subir ces conditions léonines, et par l'effet des mêmes causes elle s'endette sans cesse. Elle est grevée maintenant d'une dette notoire de huit milliards, sans parler de celle qui ne figure pas sur le registre des hypothèques.

Nous donnerons donc une attention particulière au crédit agricole; nous analyserons les causes qui, chez nous, le paralysent ou l'empêchent d'être. Nous examinerons si nos voisins ne nous offrent pas à ce sujet des exemples précieux, et nous verrons qu'en effet, dans le nord de l'Europe, le crédit agricole a été organisé de manière à donner des résultats admirables. Ces résultats, je vous les ferai connaître au moins sommairement; et, puisque *c'est du Nord aujourd'hui que nous vient la lumière*, nous interrogerons la législation de ces pays, afin de savoir les modifications qu'il conviendrait d'apporter à la nôtre.

Pour aujourd'hui je n'ai d'autre but que de vous signaler quelques-uns des caractères qui sont propres au crédit, et de vous présenter une mesure approximative des effets qu'il a obtenus, des éléments d'action qu'il lui a été donné de réunir, des traces de son pouvoir qu'il a laissées sur quelques points de la terre.

Observons, par la pensée, la première génération de la richesse. Placé sur la terre avec le sentiment de ses destinées indéfinies, avec la conscience que, quelle que fût la puissance des éléments, il en était le maître

et les forcerait de se donner à lui comme des serviteurs; avec l'instinct salutaire du travail et sous l'aiguillon de la nécessité, l'homme trouva sur ses pas des produits naturels qu'il put recueillir, et dont il fit, à la sueur de son front, le premier capital que les sociétés aient eu en leur pouvoir. Il parvint ainsi bientôt à avoir quelques outils, des abris grossiers pour couvrir les subsistances ou pour cacher les troupeaux. Armé de ces instruments primitifs, il fit faire à la production un nouveau pas, toujours à l'aide du travail, et à chaque fois une réserve nouvelle était opérée. Ce supplément d'épargnes, converti en instruments de travail supplémentaires, ajoutait à la production et augmentait la force productive. Qu'elles eussent été bientôt prospères, les sociétés humaines, si les tempêtes provoquées par les passions ne fussent venues interrompre avec fracas cette accumulation de capital, et suspendre cette appropriation des fruits du travail antérieur à la fécondation du travail présent ! Quel spectacle radieux eût rapidement offert la planète, si elle n'eût sans cesse été troublée par la violence des appétits grossiers de notre nature matérielle, par l'ambition, exagération égoïste et aveugle de la pensée, émanée du ciel pourtant, de la supériorité humaine ! Que de trésors, si la guerre n'eût gaspillé ou dévoré le résultat des efforts de la paix ! Néanmoins, en dépit de ces accidents trop répétés, où des valeurs considérables s'engloutissaient dans le gouffre de consommations improductives, extravagantes, coupables, le capital social a suivi une marche ascendante, jusqu'à notre époque de lumières et de liberté où la cause de la paix triomphe, où la loi règne, et où chacun est assuré du fruit de son travail. Les sociétés s'organisent aujourd'hui afin de travailler avec le plus grand succès possible, et pour le bien de tous. L'un des plus intéressants

problèmes qui se présentent à elles est d'utiliser au mieux toutes les valeurs positives qu'elles possèdent, afin d'obtenir d'une quantité donnée de travail la plus forte proportion de produits. Telle est, Messieurs, la question du crédit dans toute sa généralité.

De cette définition du crédit, je me hâte de tirer une conséquence sur laquelle j'aurai à insister : c'est que le crédit suppose nécessairement l'existence préalable d'un capital. Il est aussi impossible de fonder le crédit, quand on n'a pas la solide base d'un premier fonds, qu'il le serait d'édifier un palais dans les nuages. Excitée par les merveilles du crédit, l'imagination des hommes s'est trop souvent égarée dans les espaces chimériques. De là, plus d'une fois des calamités dont notre propre patrie a été le théâtre. Nous nous appliquerons ici soigneusement à dégager le positif de l'imaginaire, à distinguer la substance de l'ombre. Dès à présent, tenons pour un axiome que de rien l'on ne fait rien, et que le grand générateur de la richesse, le travail humain, n'aurait rien pu créer, si la nature ne lui avait offert de premiers produits à l'aide desquels il a péniblement formé les premiers capitaux qu'ait possédés le monde.

Les avantages du crédit sont reconnus. Personne ne les conteste ; on les admire même ; mais c'est une admiration souvent passive qu'il faudrait convertir en une admiration active, de manière à obtenir l'extension et la généralisation des institutions de crédit. Parmi ces avantages avérés, il en est quelques-uns dont il est difficile qu'aujourd'hui je ne fasse pas mention.

Les institutions de crédit ont pour effet immédiat la baisse du taux de l'intérêt. C'est aussitôt un champ nouveau ouvert à la production. Je ne puis mieux faire, pour vous présenter cette idée sous une forme saisis-

sante, que d'emprunter les paroles d'un homme qui fut un savant économiste et un homme d'État éminent, mais dont la fatalité voulut qu'un monarque infortuné cessât d'écouter les avis. Voici donc comment Turgot s'exprime sur l'influence qu'exerce la baisse du taux de l'intérêt : « On peut regarder le prix de l'intérêt comme « une espèce de niveau, au-dessous duquel tout travail, « toute culture, tout commerce cessent. C'est comme « une mer répandue sur une vaste contrée : les sommets « des montagnes s'élèvent au-dessus des eaux, et forment « des îles fertiles et cultivées. Si cette mer vient à s'é- « couler, à mesure qu'elle descend, les terrains en pente, « puis les plaines et les vallons paraissent et se couvrent « de productions de toute espèce. Il suffit que l'eau « monte ou s'abaisse d'un pied pour inonder ou pour « rendre à la culture des plages immenses. »

Telles qu'elles sont aujourd'hui, les banques réunissent une certaine quantité de capitaux, dispersés et stériles entre les mains des particuliers, à l'état de fonds de caisse, et les font servir activement à soutenir la production. C'est à titre de banques de dépôt et d'escompte qu'elles rendent ce service. A Paris, à Londres, partout où les banques existent, les commerçants leur remettent leur numéraire et leurs lingots. L'institution a ses ressources augmentées d'autant, et se trouve libre de proportionner à cet accroissement les avances qu'elle accorde au commerce. Il est peu de banques qui ne le fassent avec empressement : elles y trouvent leur profit.

Par la centralisation qu'elles opèrent, par les billets qu'elles émettent, les banques permettent d'effectuer l'important service des échanges à beaucoup moins de frais, et en y consacrant un bien moindre capital. En tout pays, depuis l'origine des temps historiques, l'or et l'argent sont consacrés à cet usage. Chaque peuple a une

fraction notable de son capital ainsi absorbée. Cette portion du capital est utile assurément ; mais elle ne concourt pas directement à la production, et tout ce qu'on en pourra distraire sans compromettre ni gêner les transactions, équivaudra parfaitement à une acquisition nouvelle, à un accroissement absolu de la richesse publique. Un des plus grands maîtres de l'économie politique l'a nettement énoncé en ces termes : « L'or et l'argent qui « circulent dans un pays peuvent se comparer précisé- « ment, dit Adam Smith, à un grand chemin qui, tout en « servant à transporter au marché tous les grains et les « fourrages du pays, ne produit pourtant par lui-même « ni un seul grain de blé ni un brin d'herbe. Les opéra- « tions d'une banque sage, en ouvrant en quelque ma- « nière une espèce de grand chemin dans les airs, don- « nent au pays la facilité de convertir une partie de ses « grandes routes en bons pâturages et en bonnes terres « à blé, et d'augmenter par là son produit territorial et « le revenu de son travail. »

Sous ce rapport, notre patrie a beaucoup à attendre. Sur 8 milliards environ dont se compose le capital monétaire de l'Europe, la France détient, à elle seule, pour son usage, 3 milliards, 3 et demi peut-être. Elle n'en aurait que 1 milliard 100 millions, si la répartition était faite au prorata de la population. L'Angleterre, dont la population n'est inférieure à la nôtre que d'un cinquième, et qui fait des échanges certainement plus considérables, possède à peine un numéraire de 1 milliard 200 millions. Avec la même quantité d'espèces, nous aurions assurément tout ce que le besoin des transactions peut réclamer. Pour continuer la comparaison d'Adam Smith, nous avons procédé, en constituant notre signe représentatif, à la façon des ingénieurs du temps de Louis XIV, qui, lorsqu'ils ont tracé les routes royales, leur ont donné

une largeur double au moins de ce qui était nécessaire pour la circulation des hommes et des choses. Ainsi la France emploie de trop au service de ses échanges un capital de 1 milliard et demi au moins, et nous perdons tous les ans les revenus que nous rapporterait ce capital, si nous le retirions de cette stérile destination pour l'appliquer à des travaux utiles. Or, par des institutions de crédit et de circulation bien combinées, il serait possible avec le temps, l'éducation publique aidant, d'opérer cette réduction de notre numéraire à 1 milliard 200 millions. Ce serait exactement comme si une somme de 1 milliard et demi à 2 milliards et plus tombait du ciel, et que nous la trouvassions d'aventure.

Les banques rendent au commerce une infinité d'autres services. Je pourrais, par exemple, citer les facilités qu'elles donnent aux capitaux pour se mouvoir d'un point à un autre, et pour figurer successivement, à de courts intervalles, dans des transactions qui s'accomplissent en des lieux séparés par de grandes distances, comme ces troupes infatigables qui se multipliaient dans les dernières guerres sous la main de généraux habiles, pour vaincre coup sur coup, au Midi et au Nord.

Dans un autre ordre d'idées, les banques accoutument les hommes à remplir leurs engagements avec ponctualité. L'habitude de la ponctualité, outre qu'elle économise le temps qui vaut de l'argent, permet à un pays, avec un capital donné, de mener à bonne fin une masse d'affaires beaucoup plus forte. Cette habitude que les banques imposent aux commerçants et aux manufacturiers est plus qu'une pratique profitable, c'est une vertu.

Et que le mot de vertu, placé ici, ne vous surprenne pas. Ne soyez pas étonnés de me voir mêler des considérations morales à ces aperçus sur le crédit. Rien de plus naturel au contraire.

Qui dit crédit, dit confiance, et la confiance suppose une moralité réciproque. Le crédit est un acte de confiance par lequel le propriétaire ou le détenteur d'un instrument de travail, c'est-à-dire d'un capital, le transmet à une autre personne. C'est un contrat entre un prêteur et un emprunteur, un contrat qui n'exclut pas, certes, l'intervention de garanties matérielles, mais où finalement le gage principal du prêteur est la moralité de l'autre partie. Disons-le en passant, cela est vrai surtout quand c'est un gouvernement qui est l'emprunteur.

Le mot de confiance, et celui plus significatif encore de moralité, que je viens de prononcer, indiquent assez que, pour traiter le sujet du crédit, l'économie politique, science des intérêts matériels, doit s'élever à des idées qui, dans la plupart des cas, semblent ne pas devoir lui être familières, et fréquenter des régions plus voisines du ciel que celles où elle est dans l'usage de se tenir.

Le crédit se distingue en effet de tous les autres sujets compris dans le cercle de la science économique, en ce qu'il touche de près à la morale. Il prime tous les autres faits de l'ordre économique. Le plus souvent l'économie politique raisonne mécaniquement sur la matière, sur la richesse, sur les intérêts sociaux. Elle procède comme le ciseau du statuaire dans le bloc de marbre. Sur le terrain du crédit la statue s'est animée, elle vit, elle s'inspire de la vertu et de l'honneur.

Il se passe sur la terre une lutte tantôt ardente et acharnée, tantôt dissimulée et sourde, entre les instincts violents du genre humain et ses instincts créateurs, entre la guerre et la paix, entre l'esprit de domination brutale et l'esprit de liberté, entre l'ordre régulier et ses deux irréconciliables ennemis, l'anarchie et le despotisme. C'est entre le bien et le mal un duel qui depuis



l'origine des temps agite les sociétés et ébranle le monde. Ce duel se poursuit et il semble être dans les desseins de Dieu que jamais il ne cesse entièrement. Dans cette lutte, nous devons regarder le crédit comme un auxiliaire du travail, de la paix active, de la liberté féconde, de l'ordre plein de vie. Dans le passé, vous n'apercevez le crédit que parmi les sociétés dans le mécanisme desquelles ces moteurs bienfaisants ont prévalu. On le vit apparaître pour la première fois chez ces industrieuses cités du moyen âge qui s'étaient affranchies de la domination féodale par leur courage ou par leur adresse, et qui se livraient comme des ruches infatigables aux labeurs de la production, non sans en savourer les joies. Plus près de nous, à mesure que la sécurité est venue à la suite de l'ordre et de la liberté, on a vu le crédit s'asseoir au foyer de plus grands États et y répandre ses bienfaits ; mais toutes les fois que la violence et l'esprit de désordre se sont montrés, il est rentré sous terre. S'il est vrai, comme l'ont annoncé de grands penseurs, et comme nos pères le crurent d'une foi ardente en 1789, que l'espèce humaine soit destinée à goûter même sur cette terre des jours meilleurs que tous ceux qui lui ont été jusqu'à présent départis, l'organisation industrielle des sociétés doit, aussitôt que possible, faire au crédit une place fort ample ; toute extension raisonnable du crédit sera un service rendu à la cause du bien, à la morale publique, à l'ordre et à la liberté.

Le crédit recèle en lui une grande puissance de conciliation ; il tend, en effet, à établir une association entre le riche et le pauvre, entre celui qui a reçu de ses pères ou a tiré de son travail un beau patrimoine, et celui qui débute dans la vie sans autres ressources que son intelligence, sa moralité et son application. Au pauvre, il permet d'arriver à son tour à l'aisance, en travaillant;

au riche, il assure une part dans les bénéfices du travail; car, encore une fois, Messieurs, le crédit suppose toujours le travail, et l'idée de crédit implique cette autre, que la somme avancée soit employée utilement, c'est-à-dire serve d'instrument de travail (1). Prêter de l'argent contre une promesse de remboursement avec intérêt, c'est supposer que l'argent prêté produira, dans les mains auxquelles on le confie, un revenu plus fort que l'intérêt qu'en attend le prêteur. S'il n'était pas consacré au travail, il n'y aurait aucun revenu, et l'intérêt versé serait une destruction du capital au lieu d'être le témoignage d'une création.

Il est impossible de séparer l'idée de crédit de celle de travail; de même qu'il faut toujours accoupler celle de travail ou de production à celle de consommation ou de débouché. Crédit, travail, consommation, sont trois termes corrélatifs qui s'enchaînent par un lien indissoluble. Ce sont trois forces de natures diverses qui se répondent et doivent se balancer; l'économie politique, sous peine de graves erreurs, doit aviser sans cesse à la pondération de ces trois pouvoirs.

Depuis le commencement des temps historiques, une évolution s'accomplit qui élève graduellement la condition des hommes industrieux. Car vous savez que, dans les sociétés antiques, l'homme voué à la production, celui qui représentait nos grands manufacturiers, nos riches filateurs, nos puissants maîtres de forges, tout aussi bien que le dernier des manouvriers, était réduit en esclavage. Il en était de même de l'immense majorité des cultivateurs, aujourd'hui chez nous seigneurs et maîtres du sol qu'ils mettent en valeur. Tous ces hommes,

(1) Je parle ici du crédit industriel, et fais abstraction des emprunts des États, qui ont eu le plus souvent et peuvent encore avoir dans de graves circonstances une destination toute différente.

aujourd'hui, s'appartiennent à eux-mêmes. Une bonne constitution du crédit affermira leur indépendance. J'aurai à vous montrer aussi comment le crédit peut fournir à l'industrie de puissants éléments d'organisation, de ceux que la liberté avoue sans restriction ni réserve.

Maintenant, je ne puis m'empêcher de vous communiquer une pensée qui se présente naturellement à l'esprit de quiconque étudie l'histoire du crédit, comme, au surplus, toute autre branche de l'histoire. C'est que souvent les passions humaines, lorsqu'elles sont déchaînées pour le mal, manifestent la puissance de certains ressorts qu'il ne s'agit plus ensuite que de mettre au service de bons sentiments pour leur donner une fécondité voisine du prodige. Tant il est vrai que le génie du mal, asservi aux desseins bienfaisants de la Providence, apporte pour leur accomplissement le tribut de ses efforts, alors qu'il s'acharne le plus à les contrarier, et qu'il semble avoir le mieux réussi à attirer des fléaux sur les sociétés humaines.

Ainsi, c'est la guerre qui a le mieux enseigné tout ce que pouvait le crédit public, tout ce qu'il recélait de ressources en ses flancs. Il a fallu la guerre pour apprendre aux nations quels avantages elles ont à espérer du crédit pendant la paix, et ces avantages sont vraiment extraordinaires.

La guerre est pour les nations une immense débauche où tout déborde. Tout, chez l'homme, est surexcité alors. Toutes les facultés prennent l'exaltation du délire ; les muscles eux-mêmes en reçoivent une tension extrême et y acquièrent une trempe inconnue. Au sein de la guerre, l'amour de la patrie, l'un des plus nobles et des plus doux attributs de l'âme, se manifeste par la dévastation et le carnage. La guerre inspire à l'homme, au plus haut degré, le sublime sentiment du sacrifice, mais elle

ne l'élève à cette hauteur que pour qu'il en retombe avec un plus impétueux élan, afin d'assouvir une haine sauvage. La guerre, troublant l'harmonie des éléments divers que le Créateur avait divinement associés pour composer la nature humaine, produit les contradictions les plus monstrueuses. Alors les nations déploient des ressources sans pareilles et la plus admirable ardeur dans le but de détruire tout ce qui honore le plus la civilisation, une fécondité inouïe afin d'exterminer ; elles se parent de leur plus imposante majesté pour se livrer à tout ce qui, dans la vie privée, imprimerait la plus honteuse flétrissure. Alors l'homme semble un demi-dieu dominé par des appétits infernaux. Rien, aussi bien que la guerre, ne fait comprendre cette parole de Pascal, que l'homme est moitié ange et moitié bête.

C'est donc de la guerre qu'est sorti le crédit public ; c'est au profit de la guerre que les États se sont habitués à contracter des emprunts énormes, auxquels il aurait semblé que jamais les peuples n'eussent pu subvenir. C'est à la guerre qu'on est redevable ainsi d'un instrument qui sera désormais admirable pour multiplier les biens de la paix. Ainsi, peut-être, si l'on pouvait remonter dans l'histoire jusqu'à l'époque où fut forgé le premier morceau de fer, on trouverait que ce métal, qui forme le soc de la pacifique charrue, et qui fournit au travail la plupart de ses engins créateurs, fut inauguré sur la terre pour un combat à mort, et que son premier usage fut de répandre le sang.

Je dis, Messieurs, que la guerre a fait contracter aux peuples des emprunts énormes, l'expression n'est pas forcée. Imaginez que l'Angleterre seule, dans sa lutte corps à corps contre la révolution française, a emprunté la somme effrayante de 16 milliards, sans compter des impôts inouïs.

Si les autres gouvernements n'en ont pas fait autant, c'est que les moyens d'emprunt leur manquaient. Négocier de grands emprunts avec les détenteurs des capitaux leur eût été impossible, ils n'inspiraient pas assez de confiance aux capitalistes. Mais, à défaut d'emprunts réguliers, ils eurent recours à des emprunts subreptices, frauduleux. Ils inondèrent leur territoire des flots d'un papier-monnaie que le public a accepté comme argent comptant, de gré ou de force, et qui ensuite s'est réduit à rien ou presque rien. Il suffit ici de nommer les assignats français, les vieux billets de banque de l'Autriche, les roubles de papier de la Russie. L'Angleterre, qui dans ses opérations de crédit avait toujours religieusement rempli ses engagements, a été de tous les États le seul qui n'ait jamais vainement demandé à emprunter. Au milieu de l'épuisement général de l'Europe, quand de toutes parts les nations haletantes demandaient merci à leurs princes, l'Angleterre a pu continuer ses efforts. La pompe aspirante du crédit alimentée, par les produits d'une industrie infatigable, versait toujours à la Trésorerie ce qu'on réclamait d'elle, et c'est ainsi seulement que l'Angleterre put enfin, à l'inconsolable douleur de notre patrie, Messieurs, contempler, terrassé devant elle, le géant des temps modernes, celui auquel des panégyristes trop pressés avaient appliqué le mot de la Bible sur un autre conquérant, que *la terre s'était tue devant lui.*

Aujourd'hui, cependant, la scène change. La fièvre militaire s'est calmée. Les peuples qui comptent le plus dans le monde, ceux qui donnent l'exemple, et qui, au besoin, sauraient faire prévaloir leur volonté, ont établi chez eux des formes de gouvernement où les sentiments belliqueux, auxquels les Européens sont trop enclins, se trouvent contre-balancés par la puissance toujours croissante des intérêts pacifiques. Après avoir pris un bain de

sang pendant vingt-cinq années, les peuples de l'Europe ont eu horreur d'eux-mêmes, et le sentiment de leur fraternité s'est vivement réveillé en eux. Désormais, aussi avant que les regards peuvent plonger dans les nuages de l'avenir, la paix peut être considérée comme la condition normale des peuples : je n'ose pas dire comme leur état permanent ; le passé nous interdit cette douce espérance. Le régime représentatif, gage du meilleur emploi des ressources publiques et garantie de la paix, semble être la destination vers laquelle gravitent, en suivant chacune leur chemin, toutes les nations civilisées.

Mais le régime représentatif n'a pas été institué pour que les États, sous son abri, s'abandonnassent à l'inaction. La paix qui convient à nos remuantes nations de l'Europe, n'est pas une tente dressée pour le sommeil. Pour elles, la paix ne saurait être le repos : c'est l'activité des sociétés tournée vers la production, c'est l'énergie de la civilisation, ce sont ses forces immenses et ses lumières, c'est son audace même employée à lutter contre la nature, à lui dérober le secret de ses lois et à l'asservir à nos besoins. Cette lutte et cette domination sont peut-être, au premier abord, moins enivrantes pour notre orgueil que des triomphes vivement disputés et chèrement payés, sur nos semblables, comme peut les procurer la guerre ; mais à la longue, la paix, la grande paix qui consacre de généreux et puissants efforts à élever le genre humain, à purifier la nature humaine et à maîtriser l'univers, n'est pas moins majestueuse que la guerre en ses jours des plus brillants succès.

Cette paix bienfaisante et noble, calme et sereine en son énergique activité, vient de nos jours revendiquer à son profit l'usage de l'instrument du crédit inventé par la guerre. Elle veut s'en servir pour accélérer et étendre ses entreprises, toutes utiles, quelques-unes grandioses.

Elle le réclame afin de mieux révéler sa puissance, sur laquelle l'esprit humain a besoin d'être édifié, non moins que sur sa douceur et ses charmes; car les hommes ne se soumettent volontiers qu'à ce qui est fort. Comment, lorsqu'on reconnaît aux États la faculté d'emprunter pour la guerre, la leur contesterait-on quand il s'agit de se livrer à ces améliorations variées qui sont destinées à transformer les conditions de l'existence des populations, à métamorphoser les rapports des provinces, des empires et des continents, à établir la solidarité de toute la famille humaine, à mettre les hommes en possession de tout ce que peut rapporter notre globe terrestre ?

La paix doit faire usage du crédit sans crainte, mais non sans réserve. Entre ses mains, le crédit se présente avec de tout autres caractères que lorsque c'est la guerre qui s'en sert. Les partisans des économies, justement effrayés des conséquences de l'emprunt lorsqu'il a une destination militaire, doivent, quand il s'agit de la paix, se sentir complétement rassurés. La guerre, en effet, ne se contente pas d'emprunter pour aller dévaster les provinces de l'ennemi, et détruire, au bruit des fanfares, en gagnant ainsi de la gloire, ce que des hommes nos semblables ont eu tant de peine à édifier. La guerre, éminemment destructive de sa nature, dévore même ses propres instruments. Les emprunts que la guerre a contractés sont par elle consommés sans qu'il en reste rien ; au contraire, les emprunts qui seraient destinés aux œuvres de la paix seraient des emprunts féconds ; car les capitaux ainsi employés ont le don de se reproduire. Judicieusement appliqués, les emprunts de la paix enrichiraient l'État. C'est la différence de la production à la destruction, de la vie à la mort.

Les institutions publiques de crédit industriel, de même que le crédit des États, dont je vous entretenais

tout à l'heure, sont venues au monde sans qu'on les eût annoncées à l'avance. Elles ont semblé naître du hasard, provoquées par cet instinct qui porte toujours les hommes à se mettre au-dessus des maux qui les menacent. De la sorte, nous trouvons encore ici la preuve de ce que j'exprimais tout à l'heure, que le mal semble avoir pour mission de susciter le bien, et que l'homme n'avance sur la terre que comme le coursier auquel il faut que l'éperon déchire les flancs pour qu'il sente s'éveiller son ardeur. Dans le moyen âge, quand le commerce eut été restauré, ce fut la peur des voleurs, sentiment assurément bien vulgaire, qui, plus que toute autre cause, détermina les commerçants de quelques villes florissantes, de Venise, de Gênes, de Hambourg, de Nuremberg, d'Amsterdam, à remettre en un lieu sûr, sous la garde de la force publique, le numéraire dont ils étaient les détenteurs. Ainsi naquirent les banques de dépôt, qui devinrent ensuite des banques d'escompte, c'est-à-dire faisant des avances au commerce, puis des banques de circulation, c'est-à-dire émettant des billets. De même pour le crédit sous la forme la plus individuelle, s'exerçant en dehors d'institutions publiques. Ce fut l'esprit de spoliation, dont étaient animés alors les gouvernements et les seigneurs féodaux, qui contraignit une nation d'hommes persécutés, les juifs, à imaginer comme une précaution contre la violence, dans la transmission des valeurs d'un point à un autre, la lettre de change, devenue aujourd'hui un des pivots du commerce et du crédit.

Le crédit industriel peut demander, non sans quelque fierté, d'être jugé par ses œuvres. L'assistance qu'il a fournie à la production est déjà surprenante, et les facilités qu'il a données à l'homme dans ses combats contre la nature, sont dignes d'exciter l'admiration et la reconnaissance.

Je n'en citerai qu'un exemple, le plus éclatant de tous. Il y a un demi-siècle, l'Angleterre possédait sur le continent américain treize modestes colonies, qui, ensemble, comptaient à peine deux millions et demi d'âmes resserrées entre la mer et les monts Alleghanys, sur la longue lisière d'un littoral au terroir sablonneux et pauvre. On savait, par les rapports de quelques voyageurs auxquels une poignée de nos compatriotes, soldats et missionnaires, avaient montré le chemin, qu'au delà des monts se déployaient des terres plus fertiles; on n'ignorait pas non plus que cet immense territoire qui s'étendait par delà les montagnes, à l'ouest, était coupé des fleuves les plus magnifiques et les plus commodes pour la navigation. L'Ohio s'appelait alors la Belle-Rivière, et le Meschascebé ou Mississipi était qualifié, comme aujourd'hui, de Père-des-Eaux; mais ceux qui étaient allés visiter ces excellentes terres, ou se confier sur une pirogue au cours de ces fleuves majestueux, étaient à bon droit réputés intrépides, et on les comptait. Ce bel et vaste domaine, qui semblait promettre à l'homme une ample rémunération de ses labeurs, et que la nature paraissait avoir destiné à former le siége d'un magnifique empire, demeurait le patrimoine incontesté et inculte de tribus sauvages, ennemies du travail, et par conséquent misérables sur ce sol si riche, dont elles partageaient la domination avec la panthère et avec le serpent à sonnettes. Disposés en avant des vallées intérieures de l'Amérique, comme le seraient sur le front d'une place forte des enceintes successives étagées les unes derrière les autres, les monts Alleghanys, avec leur longueur de deux mille kilomètres et leur largeur de deux cents et plus, opposaient au génie envahissant de la population du littoral une barrière qu'on supposait à peu près insurmontable.

« Aujourd'hui, le voyageur, qui, du littoral, s'avance vers l'ouest, rencontre à perte de vue des villes populeuses et bien bâties, d'élégants villages dont en Europe je n'ai vu les pareils que sur la scène de l'Opéra, des champs couverts de riches moissons. A ses regards s'offre une population robuste, dont l'extérieur annonce un bien-être extraordinaire, et qui est à un degré remarquable familière avec tout ce qui, dans les connaissances humaines, est immédiatement applicable à la production de la richesse. Il marche devant lui des centaines de lieues et des centaines encore, et c'est toujours le même tableau. Toujours et partout, sur les lacs et sur les fleuves, des navires splendides que la vapeur met en mouvement, aussi nombreux que les plus célèbres flottes dont l'histoire ait gardé le souvenir ; de fleuve à fleuve, d'un lac à un autre, et de chaque métropole aux villes voisines, ces constructions dispendieuses que nous sommes habitués à considérer comme les apanages de la civilisation la plus perfectionnée, je veux dire des canaux et des chemins de fer, que ce peuple a exécutés, dans un délai de trente ans, en quantité égale à tout ce qu'en possède aujourd'hui l'Europe qui travaille à sa viabilité depuis des siècles. La surface qui a été ainsi appropriée à la civilisation couvre la majeure partie d'un demi-continent. Elle égale quatre ou cinq fois la superficie de notre France, qui compte pourtant parmi les grands empires. Or, si vous recherchez les causes auxquelles doit être attribué ce qu'il est permis d'appeler cette seconde création, vous trouverez que sans doute les avantages naturels du pays, la fertilité des terres, la multiplicité et la grandeur des fleuves ont puissamment aidé à l'accomplissement de cette belle œuvre. Pareillement il vous sera impossible de ne pas rendre hommage à la passion intelligente pour le travail dont ce peuple est

animé; ce sont vraiment les plus habiles défricheurs et les plus infatigables pionniers qu'on ait jamais vus sous le soleil. Mais dans cette laborieuse conquête sur la solitude, le crédit, Messieurs, est en droit de revendiquer une bonne part.

Le crédit a exercé une influence magique sur les destinées du Nouveau-Monde; c'est lui qui multipliait les instruments de travail entre les mains de ces pacifiques conquérants. C'est lui qui faisait servir aussitôt à une nouvelle entreprise les fruits de l'entreprise de la veille; c'est lui qui, par un tour de force périlleux souvent, faisait concourir à exciter la production du jour la productive activité du lendemain lui-même. La preuve de cette influence du crédit est écrite en grosses lettres sur toutes les pages de l'histoire moderne de l'Amérique du Nord. Un Européen, pour qui l'idée de banque se lie à celle d'une capitale commerciale, est tout surpris de rencontrer en Amérique des institutions pareilles dans de petites villes dont on ferait chez nous des chefs-lieux de canton, et quelquefois même dans des localités dont le terrain n'a été encore qu'à demi dérobé à la forêt primitive. Je n'oublierai jamais un embryon de ville situé sur les bords du Schuylkill, au milieu de mines de charbon, à une quarantaine de lieues de Philadelphie. Ç'avait été une ville projetée à une époque de spéculation sur les mines, et c'était à peine un village. Port Carbon, c'est son nom, se composait, lorsque je le visitai, d'une trentaine de maisons éparses, conformément à l'alignement de la cité future. On ne s'était pas donné le temps de déraciner les arbres ; on les avait brûlés sur pied, et leur souches charbonnées montraient la tête tout autour des maisons. Du milieu de cet échiquier de colonnes tronquées toutes noircies, l'édifice qui s'élevait le plus remarquable, après l'église toutefois, était une banque.

En m'exprimant ainsi sur les services que le crédit industriel a rendus en Amérique, je n'ai point la pensée de recommander à l'imitation de l'Europe le système des banques américaines. Si l'Amérique a habilement usé de crédit, elle a fini par en abuser étrangement. L'Amérique du Nord, terre vierge où tout était à faire, à commencer par la population elle-même, a été jusqu'à ce jour en cours de défrichement. Ses habitants se sont acquittés de cette tâche avec un rare bonheur, parce qu'ils y apportaient une persévérance extrême, un indomptable courage. Mais pour cette œuvre spéciale, il a fallu à ce peuple des institutions spéciales aussi. Dans l'Amérique du Nord, la civilisation, encore à son début, s'est trouvée tout entière dans des conditions provisoires. L'empreinte du provisoire a dû s'y montrer partout; tout a dû y avoir une couleur locale et un cachet particulier. Dans les entreprises diverses de ce jeune peuple et dans les institutions de toute espèce destinées à les activer, presque tout a été aventureux, parce que tel est le caractère propre à la jeunesse qui s'essaye. Je n'ai point à indiquer ici ce que je ne puis pressentir pour l'avenir politique de l'Union américaine; mais quant aux institutions de crédit industriel, je tiens pour certain qu'elles ne sauraient plus subsister en Amérique sous la forme qu'elles avaient affectée jusqu'à ce jour, et, sur ce point, je pourrais invoquer l'opinion presque unanime aujourd'hui des Américains eux-mêmes. L'Amérique du Nord organisera prochainement son crédit, on doit le croire, d'après des idées plus conformes aux besoins d'une société assise. Mais ici, ce que j'ai entendu vous recommander, ce n'est point telle ou telle forme déterminée des institutions de crédit; c'est le principe du crédit lui-même.

Dans l'antiquité, le plus fameux des conquérants a

pu un jour, dans l'enivrement de sa gloire, exprimer le regret qu'il ne restât plus rien à conquérir. Ce mot d'Alexandre le Grand peut être exact à la guerre; les conquêtes militaires, en effet, sont bornées par leur nature même; elles ont une limite assignée d'avance, et qu'au surplus nul n'a jamais pu atteindre, car l'empire universel n'a encore été que la vaine utopie de quelques puissants souverains. A la guerre, une conquête de plus affaiblit le conquérant, parce qu'à obtenir elle coûte un sacrifice, et à conserver elle l'oblige à diviser ses forces. Mais cette orgueilleuse récrimination du grand Alexandre contre le destin est une plainte de guerrier qui, heureusement, ne peut plus trouver place dès qu'il s'agit des conquêtes de la civilisation, de celles qui s'opèrent par l'intelligence; et celles de l'industrie sont dans ce cas, Messieurs, car l'industrie est la domination de l'esprit humain sur le monde matériel. Plus l'intelligence conquiert, plus elle a à conquérir; c'est une marche ascendante où l'on n'arrive jamais au point culminant. Par l'enchaînement intime de toutes les lois de la nature, les découvertes en amènent d'autres à leur suite, et non-seulement celles-ci en entraînent de nouvelles, mais elles en font pressentir et désirer d'autres encore. Ainsi, plus on avance, et plus l'horizon qui borne la vue recule, de manière à laisser voir un espace toujours plus vaste; plus même on acquiert la confiance et la conviction qu'au delà de ce qui est visible il reste bien davantage à découvrir.

C'est ce sentiment que le plus illustre des philosophes de la Grèce exprimait avec bonheur par une formule modeste qui contraste singulièrement avec celle du belliqueux Alexandre. A la suite de toutes ses recherches et de toutes ses veilles, quand il se fut approprié tout ce qu'avait recueilli la science, et qu'il y eut ajouté de son

propre fonds : « Ce que je sais, dit Socrate, c'est que je ne sais rien. »

Cette différence d'extensibilité entre les conquêtes de la guerre et celles de la paix provient de ce que seul le domaine de l'intelligence est infini. Le monde lui-même n'est pas une prison assez vaste pour que l'esprit humain puisse toujours y tenir.

Ce n'est pas sans motif que je vous présente ces réflexions à propos du crédit. De notre temps, l'économie politique, lorsqu'elle fait son roman, car qui n'a pas le sien ? suppose que le genre hnmain est au moment d'entrer dans une voie où il consacrera tous ses efforts à un magnifique ensemble d'œuvres pacifiques, à lever le voile qui recouvre les mystères de la nature, à maîtriser le monde matériel afin de l'exploiter et de l'embellir pour son propre usage. Or, si telle est la carrière où les hommes sont disposés à se jeter, pas un des instruments que maniera le genre humain ne lui rendra des services supérieurs à ceux du crédit, pas un n'aura pareil effet pour justifier cette idée consolante pour l'homme qui aime son semblable et qui croit à la perfectibilité des sociétés, que dans la civilisation, sous les auspices de la paix, il y a de plus en plus à conquérir, au rebours du mot d'Alexandre. Lui-même, le crédit, est un exemple à citer à l'appui de cette espérance ; car, dans la production, le crédit organise toutes les forces déjà acquises pour les faire servir à des acquisitions nouvelles. Par lui, dans la sphère de son action, tout progrès accompli devient aussitôt le mobile d'un progrès futur.

V

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1844-45.

Du crédit public.

Messieurs,

C'est à l'étude du crédit que nous avons consacré le Cours de l'an passé. C'est encore le crédit qui nous occupera cette année. L'année dernière, nous nous sommes entretenus du crédit industriel, qui est à l'usage du travailleur, manufacturier, commerçant ou agriculteur, lorsqu'il cherche à de bonnes conditions des capitaux, c'est-à-dire des instruments de travail. Cette fois nous parlerons du crédit public, de celui qui est à l'usage des États lorsqu'il leur faut des ressources extraordinaires, soit pour se livrer sur une grande échelle aux améliorations pacifiques, semblables à celles qui, en ce moment, se poursuivent par le concours puissant des particuliers et des gouvernements sur toute la surface de l'Europe, de Cadix à Saint-Pétersbourg et d'Édimbourg à Naples, soit pour se présenter avec un vaste déploiement de forces sur les champs de bataille où se jouent les destinées des empires.

Nous ne quitterons pas le crédit industriel sans expri-

mer le regret de ne pouvoir lui donner plus de temps. Dans toute la sphère des intérêts matériels, il n'est pas de région qui touche à tant de zones, et qui soit plus attrayante non-seulement pour l'économiste, mais pour le moraliste, le philosophe, l'homme d'État. Comme mille autres institutions humaines, le crédit privé est venu au jour sous l'aiguillon de la nécessité. Le premier qui eut recours au crédit fut sans doute quelque homme pressé par la faim, à qui les intempéries des saisons avaient ravi sa récolte ordinaire, et qui emprunta à son voisin une mesure de blé ou de riz pour nourrir sa famille; ou bien ce fut quelque autre dont une guerre impitoyable avait dévasté l'enclos. Pendant bien des siècles, le crédit fut la ressource d'hommes malheureux ou d'hommes ruinés, qui se cachaient pour s'adresser à lui. Aujourd'hui, c'est un instrument de puissance pour le producteur. Jadis on eût dit un abîme profond, aux bords escarpés, dans lequel on courait risque d'être englouti dès qu'on s'en approchait; actuellement c'est un piédestal duquel on se rehausse et d'où l'on est recommandé à la considération universelle, car le crédit donne la mesure des situations industrielles; dans le monde industriel il permet d'établir une sorte de tarif de l'estime publique. Plus on a de crédit, en effet, plus on est haut placé dans l'opinion de ses concitoyens.

Le crédit industriel a pris une grande extension. Il devait en être ainsi par le fait même de l'accroissement de la fortune mobilière des nations; car cette richesse-là est celle qui se transmet le plus aisément et se troque avec le moins d'effort et le plus de rapidité, en d'autres termes, celle sur laquelle le crédit s'exerce le plus naturellement, et elle a acquis un vaste développement auquel chaque jour, chaque heure, dans notre époque de paix, ajoute quelque chose. Cet agrandissement de la

fortune mobilière plaçant, à côté de la propriété antique qui était le sol, une autre propriété d'un caractère plus mobile et plus transmissible, a introduit dans le domaine du travail d'autres habitudes, d'autres mœurs, et a fait surgir parallèlement à l'ancien droit, à l'ancien code, un autre code, un autre droit que le législateur a reconnus et consacrés. Cette législation commerciale aux procédés expéditifs, ce qui ne l'empêche point d'être équitable et respectueuse pour le droit de propriété, permet au crédit de fonctionner et de répandre ses bienfaits à mains pleines. Elle est la condition même de l'existence réelle du crédit. Partout où vous verrez les manœuvres lentes, les rouages complexes et les points fixes du droit ancien, qui, sorti de l'agriculture, semble comme elle se régler sur la marche peu accélérée des saisons, ou sur des périodes plus longues encore, vous vous épuiserez en efforts inutiles pour trouver au crédit une place commode. De sorte que si vous voulez jouir quelque part des avantages du crédit, il faut y faire prévaloir les allures du droit commercial, qui a horreur des longs délais et des atermoiements, qui affectionne la précision et la ponctualité, qui simplifie les formes de la responsabilité, élague les accessoires et va droit au fait. De là, Messieurs, une réaction singulière dont nous sommes ou devons être les témoins. Le seul travail que connussent les sociétés antiques, le travail agricole, entraîné dans de nouvelles voies, a, lui aussi, besoin de crédit. Il languit et déchoit si on le lui refuse; mais il ne peut en trouver à moins qu'on ne modifie les formes du droit romain compliqué de droit féodal auxquelles il a été soumis jusqu'à ce jour. Le crédit agricole et le crédit foncier qu'il n'est pas mal d'en distinguer pour plus de précision (1), puis-

(1) Dans les discours précédents on les a confondus sous le titre de Crédit agricole.

que le propriétaire et l'agriculteur ne sont pas nécessairement en droit et en fait une seule et même personne, ces deux formes du crédit qui sont très-proches voisines l'une de l'autre, qui sont solidaires, et qui, ensemble, constituent le premier de tous les crédits, puisque la richesse territoriale est la première des richesses et l'agriculture le premier de tous les arts ; le crédit agricole, dis-je, et le crédit foncier sont incompatibles avec les obligations auxquelles le législateur même dans les temps modernes, et même dans notre propre patrie, cédant aux réminiscences du passé, a astreint la propriété territoriale et la culture du sol. Déjà, dans quelques pays du nord de l'Europe, le crédit foncier est florissant, parce que les gouvernements bien inspirés y ont allégé, pour l'agriculture ou la propriété territoriale, les gênes de la tutelle étroite et ombrageuse du droit ancien. Le problème du crédit foncier et agricole, dont on recherche la solution avec anxiété chez nous, n'en a de possible qu'à la condition d'introduire en une certaine proportion, dans le régime du travail agricole et de la propriété sur laquelle il s'exerce, les usages et les lois qui régissent le travail manufacturier et commercial et la propriété mobilière.

A moins de modifications de ce genre, le crédit foncier et le crédit agricole sont impossibles, et l'espoir de les installer chez soi n'est qu'une vaine illusion. De sorte que, si la loi ne vient pas à établir ces rapprochements entre l'agriculture et la propriété foncière d'une part, l'industrie commerciale ou manufacturière et la propriété mobilière d'autre part, il faut absolument renoncer au crédit agricole et au crédit foncier. Qu'on ne dise point que ce serait un empiétement audacieux du droit commercial sur un terrain où il n'eût jamais dû se présenter. Non, il ne s'agit que d'une assimilation heureuse

qui requiert une main habile et prudente, mais qui est possible puisqu'elle a été tentée ailleurs avec succès, et pour laquelle l'esprit conçoit plusieurs combinaisons. Ce serait l'agriculture prenant possession, dans une certaine mesure, des innovations dont l'industrie commerciale a eu l'initiative, mais qu'elle n'a pas imaginées pour elle seule.

Je m'arrête, car parler ici plus longuement du crédit agricole et du crédit foncier, ce serait s'engager dans une digression désormais pour nous hors de propos, puisque nous en avons fini avec le crédit industriel, dont le crédit agricole et le crédit foncier ne sont que des formes particulières. Mais les intérêts, les besoins et les droits de l'agriculture sont tellement sacrés à mes yeux que je n'ai pu m'empêcher de les mentionner ici, et la constitution du crédit foncier et agricole est l'un des services les plus signalés qu'on puisse rendre à la société française.

La question du crédit industriel, vous l'avez vu, se rattache à des questions de moralité et de liberté. La liberté et la morale ont à gagner à ce que ce crédit soit solidement établi et à ce qu'il repose sur de larges bases. Car celui-là seul peut aspirer à jouir du crédit, qui est un honnête homme, animé des sentiments d'honneur, fidèle à sa parole, esclave de ses engagements. Crédit et confiance sont synonymes ; or, en quels lieux et envers qui la confiance subsisterait-elle, si ce n'est là où la probité est en estime, et envers des hommes d'une moralité éprouvée ? De même, qui ne serait frappé de ce qu'offrent de libéral des institutions de crédit pourvues d'abondantes ressources et administrées dans un bon esprit ? La mission de ces institutions est, en effet, de faire passer les instruments de travail, la substance vitale des entreprises petites ou grandes, le nerf de l'industrie, en

d'autres termes les capitaux, des mains des détenteurs qui ne veulent pas les faire valoir eux-mêmes, ou qui ne le sauraient point, ou qui n'en auraient point le loisir, dans d'autres mains plus aptes ou plus disposées à les utiliser, et qui soient sûres. Là donc où il y a un crédit bien organisé, l'homme qui réunit l'intelligence à l'amour du travail, l'aptitude industrielle à la probité, est assuré que le moyen ne lui manquera pas de conquérir avec le temps l'aisance, de se faire cette situation que le poëte ancien qualifiait de médiocrité d'or, que les Anglais désignent sous le nom d'indépendance, et qui offre à l'homme les plus sûres garanties de bonheur. Une fois parvenus là, sauf quelques exceptions, les hommes, dans les temps ordinaires, s'arrêtent volontiers et plantent leur tente sans viser plus loin. Mais pour les exceptions elles-mêmes, pour les natures supérieures, lorsqu'elles en sont à ce point, il leur est facile avec le crédit de s'élever à ces hautes positions industrielles qui sont au niveau des plus hautes situations sociales, et d'où l'on passe de plain-pied aux plus éminentes fonctions de l'État, ainsi que nous en trouvons, dans notre société libérale, tant d'exemples éclatants. Depuis quinze ans, Messieurs, vous avez vu deux commerçants, deux hommes qui s'étaient élevés en suivant les voies du commerce, arriver à la première des dignités de l'État, à celle de président du conseil des ministres.

Ainsi, dans l'industrie, le crédit est un agent d'émancipation, un instrument d'égalité, de cette égalité organique qui range chacun à sa place, proportionnellement aux talents, aux services, aux vertus. Il est un auxiliaire de la probité, un ressort qui pousse en avant les hommes et les affaires. Pareillement, dans les régions de la politique, le crédit devenant crédit public répond ou peut répondre aux besoins et aux vœux de la morale, il seconde

ou peut seconder les améliorations, il est appelé à servir la cause de la liberté véritable.

Ce n'est pas qu'on ne puisse faire tourner à mal le crédit public. Il en est de lui comme de toutes les inventions des hommes, on peut en user et en abuser. De même qu'il y a le fils de famille qui emprunte à gros intérêts pour dissiper d'avance son patrimoine, à côté de l'industrieux artisan qui s'adresse à un capitaliste pour obtenir une petite somme moyennant laquelle son échoppe se transformera en boutique, son établi en atelier, ou à côté du commerçant aux grandes conceptions qui invoque le crédit afin de coordonner et d'affermir les entreprises qu'il conduit dans les quatre parties du monde, de même auprès d'un gouvernement qui contracte des emprunts à bonne fin, dans des vues de prospérité nationale ou dans la stricte mesure que prescrit l'indépendance de la patrie, il peut y avoir, il y a eu, il y aura encore des gouvernements imprévoyants, présomptueux ou insensés qui émettront des emprunts pour donner carrière à leur passion, pour s'abandonner à de folles tentatives, pour soutenir des guerres dans lesquelles on se sera jeté par légèreté, ou pour satisfaire un vain désir de domination. Mais ces abus ne prouvent pas plus contre la pratique des emprunts par les États que la catastrophe d'un nautonier inexpérimenté ou le naufrage d'un navire mal construit ne prouve contre l'utilité, la beauté et la grandeur de l'art du navigateur, qui a valu à l'homme l'empire des mers. On peut même dire que le système d'emprunter sur une certaine échelle ne peut se soutenir et durer qu'autant qu'on donne aux produits de l'emprunt une destination qui soit conforme à l'intérêt public, et, disons mieux, qui soit productive. C'est là une de ces vérités qui pourraient se passer de démonstration, tant elles sont évidentes. Et, en effet, quand

l'emprunt, au lieu d'avoir une destination productive, n'aboutit qu'à une destruction de capitaux, si l'on emprunte beaucoup, on gaspille beaucoup, et quel est le peuple qui garderait son rang s'il avait un gouvernement qui consumât, sans profit, une portion considérable des ressources qui jusque-là servaient à accroître la richesse nationale ? Au bout d'un système d'emprunts mal employés il y a forcément le déshonneur de la banqueroute et le désespoir de la ruine. L'histoire ne l'a que trop démontré, Messieurs. A la suite de leurs fautes, bien des gouvernements ont passé sous les fourches caudines de la banqueroute. Parmi les grands et antiques gouvernements de l'Europe, un seul est resté sans subir cette humiliation. C'est pourtant celui de tous qui a le plus emprunté, et ses emprunts sont presque tous allés s'engloutir dans le gouffre de la guerre ; mais aussi c'est le gouvernement du peuple qui excelle le plus à créer la richesse ; et la chance des événements mit fin à la guerre, heureusement pour lui, au moment où il avait porté sa dette à un point tel qu'elle était, comme le rocher de Sisyphe, au moment de l'accabler et de l'écraser.

Quoique l'emprunt ait ainsi conduit de nombreux gouvernements à la banqueroute, l'emprunt pris en soi n'est pas pour cela une pratique funeste. En comparant l'emprunt à l'impôt, on pourrait même remarquer que l'impôt prend l'argent dans la poche du contribuable, qui souvent aurait besoin de le garder comme une ressource précieuse, tandis que l'emprunt s'offre librement comme un appel au superflu qui cherche à se placer. L'emprunt n'a pour ainsi dire pas de frais de perception ; au contraire, l'impôt ne se perçoit qu'avec une grosse dépense. Ce n'est point à dire cependant que l'emprunt pût être systématiquement préféré à l'impôt, même pour subvenir aux dépenses extraordinaires. Pour acquitter même les

charges imprévues de l'État, le mieux est que tous les citoyens s'imposent un sacrifice direct. Mais au delà d'un certain point qui est variable selon les temps et les lieux, l'impôt obère les citoyens et tarit les sources de la prospérité nationale. Une fois que ce point a été atteint, au lieu d'aller au delà, il convient de recourir à l'emprunt. L'emprunt est une opération indispensable à tout gouvernement qui, ayant déjà tendu fortement la corde de l'impôt, est contraint par les circonstances à se procurer une somme plus forte encore. L'emprunt, je vous le disais en commençant, sied à un gouvernement qui va subir une guerre et qui a de grands préparatifs à faire, de puissants armements à organiser. Il se recommande parfaitement aussi à un gouvernement qui, voulant utiliser les loisirs de la paix, s'est proposé d'achever dans un court délai de vastes améliorations, et se conduit d'après cette maxime, que le gouvernement le plus économe n'est pas celui qui dépense le moins, mais bien celui qui dépense le mieux.

En vous parlant ainsi, je ne suis pourtant point de ceux qui pensent qu'une dette est utile et qu'un peuple endetté est dans de meilleures conditions qu'un peuple qui ne doit rien. Je ne partage point ce système optimiste qui a, même parmi les hommes d'État, plus d'un prosélyte. Si cette opinion, que je repousse, a acquis quelque consistance et a séduit quelques têtes politiques, c'est par l'effet d'une illusion. On a été frappé de quelques avantages indirects qui ressortaient de l'existence d'une dette publique, et on en a conclu qu'un État bien constitué ne pouvait se passer d'une forte dette. Mais c'est faute d'avoir tenu compte d'une des lois qui président à l'ordre général des sociétés et du monde, et qui attestent le plus hautement les pensées bienveillantes de la Providence, à savoir, qu'il n'est pas d'événement funeste qui n'ait

quelque aspect avantageux, et que les catastrophes les plus désastreuses font cependant éclore quelques germes de bien. Là où existe une dette publique un peu forte, surtout si elle est divisée, un grand nombre de citoyens, détenteurs des titres de cette dette, se trouvent directement intéressés au maintien de l'ordre et à la conservation du gouvernement. Puis encore, les titres de rentes offrent un placement commode qu'on est bien aise de rencontrer dans beaucoup de circonstances, et qui répond à divers besoins publics, à diverses convenances sociales; ou enfin ces mêmes titres interviennent dans beaucoup de transactions pour les simplifier ou les faciliter. Mais ce ne sont là que de faibles compensations à l'inconvénient de prélever tous les ans sur le fruit des labeurs des citoyens, ici une somme de 200 millions comme en France, là l'effrayante somme de 700 millions, comme en Angleterre. Enfin les avantages sur lesquels on se fonde pour recommander une dette publique seraient faciles à retrouver par une autre voie ; le mécanisme des sociétés de notre temps se compose d'un nombre de ressorts assez grand pour qu'on puisse obtenir les mêmes effets par une grande variété de combinaisons.

Le crédit public n'existe dans de larges proportions et sur des fondements certains, que depuis une époque assez rapprochée de nous. On pourrait dire qu'il est contemporain de la Révolution française, quoique la dette anglaise fût déjà d'un milliard près d'un siècle auparavant. Mais c'est à partir de la Révolution française que le crédit public a reçu généralement une organisation régulière. Sans doute avant ce temps des gouvernements avaient eu recours à des emprunts. La république romaine emprunta pour résister aux coups que lui portait Annibal. François I[er] avait créé des rentes. Louis XIV

et Louis XV avaient fortement endetté l'État, et toutes les grandes monarchies avaient suivi la même voie, en vertu de ce penchant qu'avaient ces gouvernements sans contrôle à dépenser toutes les sommes qu'ils pouvaient se procurer par quelque moyen que ce fût. Toutefois, les lois du crédit public et ses règles suprêmes n'ont été établies en théorie et en pratique que depuis les dernières années du dix-huitième siècle. La banqueroute, depuis lors, a été plus sévèrement qualifiée, plus énergiquement réprouvée; non cependant que plus d'un gouvernement aux abois ne se soit depuis lors laissé entraîner à cet expédient exécrable. On a fait du crédit public un emploi extraordinaire. Le crédit public a joué un grand rôle dans le drame qui a bouleversé et ensanglanté l'Europe, depuis 1789, pendant un quart de siècle. C'est peut-être vingt-cinq milliards que les gouvernements de l'Europe ont empruntés depuis le serment du Jeu-de-Paume jusqu'à nous. Et il ne serait pas inexact de dire que si cette lutte se termina par le renversement du colosse dont la fortune était associée à celle de la France, ce fut que l'Angleterre trouva du crédit jusqu'au bout, tandis que Napoléon en manqua.

C'est aussi depuis ce temps qu'une institution auxiliaire du crédit public a été mise en œuvre : je veux parler de l'amortissement, machine qu'on a supposée d'abord d'une puissance tenant du miracle, et qu'on traite aujourd'hui comme ces vieux engins compliqués qui excitaient l'admiration de nos pères, mais que les mécaniciens modernes regardent d'un œil de dédain. Nous nous rendrons compte de ce que l'amortissement a été et de ce qu'il peut être aujourd'hui; nous examinerons les services qu'il a rendus, et nous essaierons de mesurer ceux qu'il peut rendre encore. Il n'est pas possible de mettre en doute, pour un État plus que pour

un particulier, la convenance d'amortir dans les temps prospères les dettes qu'on a contractées dans les moments difficiles. Vous ne devez donc pas vous attendre ici à ce que je conteste le principe de l'amortissement. Mais il me restera encore à exposer les meilleures dispositions financières qu'un État doit adopter pour atteindre cet objet désirable.

Le crédit public, Messieurs, est aujourd'hui très-développé en Europe, et généralement dans toutes les dépendances de la civilisation occidentale qui comprend, avec les régions européennes, celles que les nations de cette partie du monde ont peuplées de leurs nombreux et infatigables essaims, je veux parler du Nouveau-Monde tout entier. C'est, vous ai-je dit, depuis un demi-siècle que le crédit public a pris sa grande croissance. Vous remarquerez assurément que pendant cette même période la liberté s'est acclimatée sur ces vastes contrées des deux hémisphères : en Europe, sous la figure d'institutions représentatives plus ou moins étendues ; dans le Nouveau-Monde, par l'indépendance qui a brisé les liens de soumission du nouveau continent envers l'ancien, et par l'établissement plus ou moins heureux de gouvernements parlementaires à la place d'autorités déléguées par la métropole. Cette coïncidence de l'ère de la liberté et de celle du crédit public n'est point l'effet d'un pur hasard. Le crédit public, Messieurs, est le fils légitime de la liberté. Non qu'il suffise à un gouvernement de se dire ou de se croire libéral pour que le crédit vienne à lui, mais parce que le crédit ne se rend et ne s'établit à demeure que là où il voit une liberté régulièrement assise, fonctionnant avec ordre et avec calme. Les annales de la liberté comptent des jours néfastes de violence, des époques de bouleversement et d'anarchie ; or, le crédit n'affectionne la liberté que

parce qu'il la tient pour une garantie d'ordre, et qu'il la juge amie de la sécurité générale et individuelle, protectrice des droits de chacun. Lorsque la liberté se présente sous les dehors de la violence et de l'emportement, lorsque ceux qui prétendent la servir transgressent audacieusement les droits de leurs semblables, et méconnaissent des engagements solennels, le crédit s'enfuit précipitamment; c'est qu'aussi alors la liberté n'est qu'un nom mensonger. Telle est la nature du crédit, que le calme lui est indispensable, qu'il ne peut vivre que dans une atmosphère où l'on respire cette opinion salutaire, que le plus bel usage que les peuples puissent faire de la liberté consiste à respecter la loi et à remplir leurs engagements avec un religieux scrupule.

C'est même un des traits particuliers au crédit public que, quelle que soit son affinité pour la liberté, s'il lui fallait absolument choisir entre la torpeur du despotisme et les secousses tumultueuses de l'anarchie, il ne balancerait pas à préférer l'inertie silencieuse et morne du premier aux orages du second. Cette observation donne la clef de quelques incidents de l'histoire du crédit, qui autrement seraient inexplicables. Elle fournit non la justification mais l'explication de certains faits accomplis que le sentiment patriotique trouve extrêmement offensifs et dignes de mille blâmes.

Par sa modération, et avec le caractère régulier qu'il imprime même à l'agitation publique, le régime représentatif, lorsqu'il est sincère, est éminemment propice au crédit public et lui présente un terrain sur lequel il se développe merveilleusement. Sous ce régime, en effet, on voit les peuples prendre, avec maturité et délibération, des engagements qu'on ne pourrait violer sans faire à l'honneur national de profondes blessures. La foi publique n'est plus seulement celle d'un prince

que des conseillers égoïstes et perfides peuvent égarer : c'est la parole d'une nation tout entière qui est donnée avec solennité; et s'il est vrai que les nations soient sujettes à se tromper, cependant quand elles ont pris l'habitude de voter leurs lois avec réflexion, quand il n'y a de loi valable que sous la sanction libre de trois pouvoirs indépendants les uns des autres, la chance d'erreur, je parle d'une erreur grave, est bien diminuée. Avec le régime représentatif, lorsqu'on a eu soin de le combiner de manière à le mettre en harmonie avec le tempérament de la nation et avec ses traditions et ses besoins, la richesse publique prend des accroissements plus rapides qu'avec toute autre forme de gouvernement, et ainsi le débiteur est meilleur et le gage plus certain. Enfin, sous les auspices de la publicité, qui est de l'essence du gouvernement représentatif et qui appelle la lumière du jour sur les affaires de l'État, il y a un frein contre les folles dépenses et les dilapidations qui compromettraient la fortune publique et porteraient la dette au delà de la limite assignée par les ressources nationales. La publicité a encore un autre avantage en matière de crédit : elle est pour un peuple ce qu'est la franchise pour un individu ; c'est plus qu'une pratique utile, c'est une mâle vertu, digne et inséparable compagne de la probité.

Le crédit public a, vous le voyez, une liaison intime avec la politique. Plus les idées représentatives gagneront de terrain, plus il s'étendra lui-même. C'est pour lui que travaille la liberté, cette liberté légale et ordonnée pour laquelle la civilisation aujourd'hui est remplie d'amour. Ce n'est point par là seulement qu'il confine à la politique. Le crédit public tire un caractère politique de son penchant pour la paix. Il veut la paix, parce qu'un débiteur qui s'adonne aux travaux pacifiques, et qui par

ce moyen s'enrichit, vaut mieux que celui qui s'expose à se ruiner par les dépenses improductives de la guerre.

Le crédit aime l'ordre et la stabilité : or, la guerre est un état violent où quelques-unes au moins des passions les plus fougueuses et les plus subversives que le cœur humain contienne sont déchaînées et ne peuvent point ne pas l'être. La guerre met en péril la prospérité des États, la richesse générale et les fortunes particulières. Le crédit est donc systématiquement ennemi de la guerre. Par conséquent, les amis de la paix, d'une paix noble et féconde, doivent se féliciter du développement qu'acquiert le crédit public. C'est une digue qui s'élève pour barrer le chemin au génie de la conflagration et du renversement.

La guerre cependant, quelque fléau qu'elle soit, est une de ces nécessités que les peuples quelquefois sont contraints de subir, une de ces extrémités auxquelles un gouvernement sage peut se trouver réduit, et alors il faut vigoureusement la soutenir. Malheur à celui qui oblige les peuples civilisés à tirer le glaive du fourreau ! mais lorsqu'il en est sorti, pour quelque motif que ce soit, il faut qu'il n'y rentre que victorieux. Chez les nations réellement douées de patriotisme, le crédit public, en pareil cas, ne fait pas défaut aux pouvoirs de l'État, à la seule condition qu'il les juge dignes d'être les dépositaires des destins du pays. L'Europe en vit un exemple, il y a trente ans, et quoique ce ne fût point chez nous, que ce fût même contre nous, il est utile de le signaler, ne fût-ce que pour le recommander à l'imitation de tout le monde. Le gouvernement anglais, dans la lutte qu'il soutenait contre le géant impérial, n'implora jamais en vain l'assistance du crédit. Cette confiance des capitalistes de la Grande-Bretagne est éminemment digne d'éloges. A certains moments, lorsque la fortune

de Napoléon était à son apogée, c'était presque comme le Sénat romain mettant en vente le champ où Annibal se tenait campé après la bataille de Cannes. De tous les événements semés dans l'histoire du crédit public, c'est peut-être le plus remarquable. Je me garderai bien de le passer sous silence, sous prétexte que la nation qui le fait valoir, non sans raison, comme un titre d'honneur, était alors en guerre avec nous ; et vous me saurez gré de l'avoir traduit devant vous, parce que le patriotisme est une vertu si noble, qu'il faut la célébrer partout, même chez ses adversaires. Et puis, Messieurs, c'est l'occasion de placer ici une remarque parfaitement opportune à notre époque, où les intérêts matériels prennent une place de plus en plus vaste dans les soucis des gouvernements et dans ceux des particuliers, à savoir, que chez les gouvernants la politique favorable aux intérêts matériels, et chez les gouvernés le goût universel qui se déclare en faveur de ces mêmes intérêts, ne doivent jamais se séparer des principes solennels d'honneur et de patriotisme, en dehors desquels il n'y a pas de grandeur ni de gloire pour une société, de calme ni de bonheur pour les individus. L'exemple que je viens de vous citer de la nation la plus industrieuse, la plus riche, la plus amoureuse du gain qu'il y ait en Europe, prouve clairement à quel degré les préoccupations d'intérêts matériels peuvent s'associer intimement avec l'esprit public, avec l'amour de la patrie, avec les plus beaux attributs de la vie politique !

Jusqu'à présent, c'est pour supporter les frais de la guerre principalement que les gouvernements se sont livrés à l'emprunt. Les prêteurs alors n'ont fourni leurs fonds à l'État qu'à des conditions plus ou moins onéreuses. C'est pourquoi l'emprunt est en général impopulaire. Les populations le détestent à cause des charges qu'il leur met sur les épaules sans compensation. Il en

serait autrement, si les produits de l'emprunt avaient plus fréquemment reçu une autre destination, s'ils avaient servi à féconder le territoire. Il est donc permis de penser que l'opinion se modifiera au sujet de l'emprunt. Pour qu'il en soit ainsi, les gouvernements n'ont qu'à faire fonctionner la pompe aspirante de l'emprunt dans une pensée d'utilité publique, quand les circonstances indiquent qu'il y a lieu ; et de nos jours, avec la passion, qui distingue le siècle, pour les améliorations matérielles rapidement accomplies, rien n'est facile comme de trouver ces occasions.

Par un autre côté encore, le crédit public touche à la politique. Il y a des pouvoirs qui passent pour absolus, des gouvernements qui sont qualifiés de despotiques sans réserve, qui se croient tels peut-être. Mais en réalité, en dehors des contrées barbares, le despotisme complet est impossible, et le pouvoir absolu n'est qu'une chimère ; car toujours dans les pays civilisés l'intelligence s'est développée et exerce un certain empire, et par conséquent la force brutale, dont la prédominance est le signe distinctif du despotisme, y a un correctif. C'est l'esprit bien plus que la force matérielle qui, chez les peuples civilisés, quels qu'ils soient, à quelque genre de gouvernement qu'ils se soient soumis, possède l'autorité suprême. On retrouve ainsi, dans toute société civilisée, des éléments libéraux qui revêtent des formes bien diverses, depuis celle de la chanson jusqu'à celle d'une compagnie judiciaire, comme étaient les parlements dans l'ancienne monarchie française. Je ne parle pas des peuples qui jouissent du régime représentatif, et où les citoyens sont investis de la triple immunité de la liberté individuelle, de la liberté des cultes, de la liberté de la presse, parce que chez ceux-là le contre-poids agit de toute son énergie, et les éléments libéraux y sont

éclatants comme la lumière du soleil. Même ailleurs, par le fait seul de la supériorité de l'intelligence humaine sur la force brutale, du moment où la civilisation est acclimatée, ce contre-poids se fait sentir. De cette manière, des garanties subsistent qui empêchent les violences ou les diminuent, et barrent le despotisme ; partout les gouvernements, quelque fiers qu'ils soient de leur prérogative, sont forcés de reconnaître d'autres pouvoirs dont la présence tempère leur autorité, et auxquels ils rendent des comptes bon gré, malgré. De la sorte se retrouve de toutes parts, sous des déguisements assez transparents, le principe de la souveraineté populaire, là même où ce serait un crime d'en prononcer le nom. Voilà comment aujourd'hui, du vivant des princes les plus hautains et au pouvoir le plus illimité nominalement, commence pour eux une justice dont ils essaieraient en vain de récuser la compétence et de braver les arrêts. Ainsi, dans l'antique Égypte, les rois étaient sommés de comparaître devant un tribunal suprême qui les jugeait solennellement ; mais c'était seulement après qu'ils étaient descendus dans la tombe !

Je mentionne ici cette souveraineté populaire, parce que de toutes les formes sous lesquelles elle s'exerce, il n'en est pas où elle se montre plus puissante que le crédit public. Par cette institution, tous les gouvernements sont manifestement justiciables non-seulement de leur public, de leurs gouvernés, mais de toutes les nations civilisées. Quels que soient leurs prétentions et leur orgueil, ceux dont l'origine se perd dans la nuit des temps, comme ceux qui ont surgi de la veille, lorsqu'ils ont besoin de crédit, tous, ils se présentent sur le marché des capitaux dans une attitude modeste, subissent un interrogatoire et passivement se laissent toiser. Vainement leurs flatteurs, car tous les gouvernements

en ont, auront essayé de leur en faire accroire sur leurs mérites ; vainement ils se targuent eux-mêmes d'une solidité à toute épreuve et se donnent pour des géants. A celui-ci on dit qu'il est un colosse aux pieds d'argile ; à celui-là qui se rehausse, qu'il n'est qu'un pygmée, et on leur mesure le crédit en conséquence. Ce n'est pas toujours de tous les tribunaux le plus patriotique, le plus amoureux de la gloire et de la dignité nationale. Je pourrais, en effet, vous citer l'exemple des fonds français cotés en hausse après le désastre de Waterloo ; mais c'est de tous celui sur lequel les gouvernements ont le moins de prise et qui échappe le plus sûrement à leur ascendant. Un des traits les moins connus de l'histoire de l'Empire, c'est que Napoléon, qui ne pouvait se faire à l'idée qu'un gouvernement fût jugé par le public, rechercha les moyens de rendre la cote des fonds français indépendante de la spéculation, et conçut le dessein d'interdire à la Bourse la baisse de la rente française (1). La toute-puissance de cet homme, devant lequel s'inclinaient tous les souverains du continent, échoua devant la Bourse plus complétement encore que devant les frimas du Nord. Bannie de la tribune, de la presse, la liberté se réfugia à la Bourse, et y fut, qui aurait pu le croire? inexpugnable. Les fonds français, par la modestie de leur cote, disaient à l'Empereur que son gouvernement n'était point encore fondé sur le roc, et la protestation subsistait sous cette forme contre les adulations des courtisans qui proclamaient que la maison Bonaparte allait être la plus ancienne des maisons régnantes de l'Europe.

Cette puissance de la souveraineté populaire s'exerçant par le crédit public est tellement grande, Messieurs,

(1) *Mémoires d'un ministre du trésor public*, par M. Mollien, t. I, p. 251.

qu'on peut le considérer comme un régulateur du droit de déclarer la guerre dont sont investis les gouvernements. Pour qu'un gouvernement, dans notre époque de lumières et d'humanité, fasse la guerre, il lui faut des sommes énormes, car la guerre ne peut plus vivre de déprédation, et ceux qui croient que la guerre peut nourrir la guerre sont dans l'erreur. Pour se procurer ces sommes au delà d'un certain point que l'impôt ne peut franchir, il n'y a de recours que dans le crédit. Ainsi les gouvernements les plus superbes, avant de déclarer la guerre, ont à obtenir l'assentiment de cette partie du public qui dispose des capitaux. C'est ainsi que l'industrie, créatrice des capitaux, se protége elle-même contre le démon de la guerre qui est son ennemi.

Ces idées sommaires, si incomplétement exposées, vous feront reconnaître, je l'espère, Messieurs, quelle est l'importance du sujet dont nous nous occuperons cette année. Je ne crois point exagérer en disant que le crédit, sous sa double forme de crédit public et de crédit privé, mérite d'être classé sur le même rang que la vapeur et l'imprimerie, au nombre de ces forces modernes qui sont appelées à changer la face du monde, et qui sont en voie déjà d'opérer sur la terre la transformation de toutes choses au profit de la liberté comme de l'ordre, en faveur de la dignité humaine et du grand principe de l'égalité organique. C'est une raison, Messieurs, pour que je compte sur votre attention soutenue cette année. Le mérite du sujet tiendra lieu de tout ce qui manque au professeur.

VI

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1845-46.

De la nécessité de l'enseignement professionnel.

Messieurs,

Dans le cours des dernières années, j'ai fait consister principalement l'enseignement de l'économie politique dans l'examen et la discussion des moyens généraux propres à augmenter la puissance productive des sociétés. Ainsi, nous avons successivement passé en revue d'abord les machines, ensuite les voies diverses de communication, les routes, les canaux, et les chemins de fer, tous instruments d'une grande fécondité ; puis nous nous sommes occupés du crédit, qui a mission de placer des capitaux dans les mains de l'homme capable de les faire valoir. Nous avons recherché comment ces différents agents accroissent les forces humaines, pour la production, et par conséquent la masse des ressources qui se répartissent entre les hommes. Nous avons recherché les dispositions qu'il fallait prendre pour que le producteur reçût de tous ces auxiliaires les plus grands

services possibles. Cette année, nous examinerons du même point de vue l'influence de l'instruction publique; nous déterminerons ce qu'on peut en attendre : en un mot, nous traiterons de ce qu'on est convenu de nommer l'enseignement professionnel.

L'importance de ce sujet est facile à apprécier. On comprend sans peine que, de toutes les forces qui prennent part à la création de la richesse, la première réside dans les bras et la tête de l'homme. C'est presque une naïveté de faire remarquer que, pour produire bien et beaucoup, il faut d'abord prendre le soin de façonner le producteur lui-même.

J'ai nommé la tête de l'homme en même temps que ses bras : c'est qu'en effet, tête et bras, tout chez l'homme est mis en œuvre dans l'acte de la production. N'y voir en jeu rien de plus que de la force physique, ce n'est pas seulement ravaler l'industrie, c'est méconnaître et presque outrager la nature humaine. Chez l'homme, la tête mène les bras ; même pour l'humble et pauvre ouvrier l'intelligence est le premier des outils ; le titre de gloire de l'industrie moderne, c'est que la raison de l'homme s'y révèle de toute part. Fidèle à son essence divine, cette raison, dominatrice des choses terrestres, est parvenue à mettre dans l'industrie, au service de nos besoins, mille puissances autrefois rebelles et redoutables, désormais domptées et dociles ; et c'est ainsi que s'est ennobli le travail.

L'industrie moderne s'inspire sans cesse de la science. Elle y puise comme dans un réservoir inépuisable ; elle en tire un levain qui, semblable à ces liquides mystérieux des magiciens, dont une goutte fait d'un nain un géant, ou d'un monstre une beauté accomplie, met la matière en travail et transforme en richesses les éléments les plus bruts. Par un libéral retour, elle restitue à la

science plus encore qu'elle n'en avait reçu, car l'étude des phénomènes de la production agrandit continuellement le domaine de la science spéculative.

Mais ce n'est pas seulement entre deux classes distinctes, celle des savants et celle des industriels, que ces heureux et féconds échanges doivent s'accomplir. Il est désirable qu'ils puissent s'opérer aussi dans le for intérieur de tout homme qui pratique l'industrie. Il est utile que l'homme qui se consacre au travail industriel sache la raison de ce qu'il fait ; il est bon qu'il puisse aller de la théorie à la pratique, qu'il soit, à des degrés divers, selon la diversité des conditions et des carrières, familier avec l'une et avec l'autre, et que pour mieux les rapprocher l'une de l'autre, il les unisse en lui. Ce sera avantageux au succès de la production, et la dignité personnelle du producteur y gagnera non moins que sa puissance.

L'éducation que reçoit l'immense personnel de l'industrie doit donc le préparer à un continuel va-et-vient entre la théorie et la pratique. Chacun a besoin d'être dressé à cette vie de pérégrination, entre des limites variables selon la position des individus. En d'autres termes, il faut que ce personnel innombrable soit initié aux connaissances humaines dans ce qu'elles ont d'applicable. Il faut qu'on lui inspire le goût d'appliquer ce qu'il sait, et qu'on lui donne l'habitude de contrôler ce qu'il fait à la pierre de touche de la science.

Dans le premier âge, on vous a bercés de la fiction du pays d'Eldorado, où tout était mine d'or et où le sable des rivières était d'émeraudes et de diamants qu'il n'y avait plus qu'à tailler et à polir. On vous a conté les aventures d'intrépides voyageurs qui y avaient pénétré et en étaient sortis chargés de richesses. On pourrait dire que c'est l'image du champ de la science. Il offre,

en abondance, des idées fécondes dont une seule suffit quelquefois à faire la fortune, non pas d'un seul homme, mais d'un peuple. Mais à cette fin, il est nécessaire de savoir exploiter la mine d'or et polir le diamant brut. C'est en cela que consiste la tâche de la science appliquée; c'est là son génie. Et, en parlant de mines d'or et de diamants, je n'exagère rien. Croyez-vous que, parmi les mines d'or éparses dans les plaines du Brésil, dans les steppes de la Sibérie ou dans l'intérieur de l'Afrique (1), il y en ait une seule qui vaille la boussole, c'est-à-dire l'application du magnétisme à l'art du navigateur; avez-vous entendu parler d'une mine de diamants qui rende la centième partie de ce qu'a procuré au genre humain l'application de la vapeur à la génération du mouvement?

Mais, dira-t-on, il est donné à bien peu d'hommes d'avoir le génie de l'un des trois personnages, Papin, Newcomen et Watt, dont les inventions successives ont procuré au monde la machine à vapeur, et d'égaler le bienfaiteur inconnu qui le premier enseigna aux hommes à placer une boussole sur un navire. Si donc l'étude des sciences appliquées ne se motive que par l'espoir d'aussi brillantes découvertes, à quoi bon d'en occuper le commun des hommes? Mais, Messieurs, pour revenir aux termes dont je me servais tout à l'heure, chacun de nous, dans sa sphère vaste ou rétrécie, a reçu son diamant à tailler, ou à revêtir d'un plus beau poli sur quelqu'une de ses facettes. Puissants ou faibles, tous ici-bas, pour que notre destinée ne soit pas manquée, nous

(1) A l'époque où ce discours fut prononcé, les mines d'or de la Californie n'étaient pas découvertes; à plus forte raison, celles de l'Australie. Quelle que soit la richesse de ces mines nouvelles, quelques trésors qu'on en retire, on peut leur appliquer la réflexion exprimée ici.

(*Note de la présente édition.*)

avons quelque chose à faire, un grain de sable à ajouter à la masse toujours croissante qui représente le progrès du genre humain, afin qu'en quittant cette demeure, nous emportions la conscience de ne pas y avoir été inutiles. De l'un, à qui la Providence a beaucoup donné, l'espèce humaine est en droit d'attendre un gros héritage, tandis que l'autre s'acquittera et méritera de la reconnaissance en offrant le denier de la veuve. Dans l'industrie, comme ailleurs, tous tant que nous sommes, nous avons un tribut à payer. Le plus sûr moyen de découvrir ces perfectionnements, grands ou petits, ou de se les approprier pour ensuite les léguer à d'autres, consiste à observer les opérations de l'industrie et à les rapprocher des principes de la science, et on y est bien plus apte, quel qu'on soit, lorsque par l'éducation on est devenu un peu familier avec la raison intime des choses.

Cet accord de l'idée avec l'action, de la théorie avec la pratique, semblerait devoir ne soulever aucune objection, et obtenir, au contraire, l'assentiment universel. Penser et exécuter, concevoir et agir, ne sont-ce pas, en effet, les deux faces de la vie? L'un n'est-il pas le complément nécessaire de l'autre? Comprend-on l'homme autrement que s'appuyant sur l'un et sur l'autre? Qui pourrait songer à élever une barrière entre la théorie et la pratique, du moment que toute théorie n'est autre chose que de l'expérience ou de la pratique accumulée et condensée, et que toute pratique n'est qu'une idée ou une théorie sortant des limites de l'abstraction pour prendre corps et se manifester par des actes? Que savons-nous, qui ne soit une interprétation de la pratique de la nature? Que faisons-nous, qui ne soit l'application de quelques-uns des secrets que nous avons dérobés à la sagesse infinie pour en composer notre science?

Oui, Messieurs, et c'est bon à rappeler à la science,

si, dans un égarement d'orgueil, elle affectait de dédaigner l'industrie qui pétrit la matière; toutes ces connaissances dont l'esprit humain s'est formé un trône, ce sont des lambeaux des procédés du praticien suprême, celui qui a fait le monde. D'un autre côté, l'industrie, si elle refusait d'écouter les conseils que la science lui apporte, commettrait une grande inconséquence. Elle méconnaîtrait le secret de sa force et tournerait le dos aux belles destinées qui lui sont promises. Elle ne fait rien qu'en vertu de ces lois naturelles que la science s'efforce de découvrir, et elle n'avance qu'à la condition de mieux connaître ces lois et de les mieux suivre. Le maçon de village qui construit un mur de clôture, l'équerre à la main, est à ce moment l'observateur soigneux de la même loi de la gravitation à l'aide de laquelle l'astronome trace l'orbite des planètes et prédit le retour des comètes errantes. Ce sont les travaux des savants dans leur cabinet qui ont engendré directement ou indirectement la plupart des inventions par lesquelles l'industrie s'est transformée depuis un demi-siècle.

Bacon l'a dit avec grandeur et vérité : « Ministre et interprète de la nature, l'homme n'agit et ne connaît qu'en proportion de ce qu'il a observé de l'ordre même de la nature. Il n'a pas d'autre science : il n'a pas d'autre pouvoir. » Ainsi, la théorie et la pratique se touchent et se tiennent. Leurs sources se confondent. Comment pourrait-on tenter de les séparer par un mur d'airain?

C'est cependant un fait, que la pratique et la théorie, dans la personne des hommes qui les représentent spécialement l'une et l'autre, ne marchent pas avec l'harmonie désirable. Les théoriciens et les praticiens, au lieu d'être d'accord et de se soutenir, se déprécient. Le praticien répète souvent d'une voix inexorable l'arrêt consacré par cet adage : *bon en théorie, mauvais en pra-*

tique. La théorie rend avec usure à la pratique les dédains qu'elle en reçoit ; du haut de sa grandeur, elle se prend maintes fois à regarder les arts utiles comme de vils métiers et les hommes qui les exercent comme des êtres déchus jusqu'à n'être plus que des machines.

Ce qui est mauvais dans la pratique est mauvais en théorie, et ce qui est bon en théorie doit être bon dans la pratique. Mais une théorie peut être fort incomplète, elle peut n'avoir pas été assez contrôlée par l'observation des faits ; toute théorie, à son commencement, pèche par là, et alors elle n'est pas mûre pour l'application. Quand on a conçu un principe ou trouvé une idée mère, on n'a pas pour cela des moyens efficaces de mise en œuvre, et c'est pourquoi tant de belles découvertes sont demeurées si longtemps stériles. Le plus souvent, la prétendue discordance qu'on allègue entre la pratique et la théorie ne signifie pas autre chose que la difficulté que nous éprouvons à passer de plain-pied du principe à l'application. C'est qu'en effet ce passage est malaisé. C'est quelquefois comme ce pont jeté par-dessus l'abîme qu'il fallait traverser pour entrer dans le paradis de Mahomet, qui n'avait que la largeur du tranchant d'un cimeterre. Mais, raison de plus pour façonner la jeunesse de bonne heure, par l'action pénétrante de l'éducation, à l'alliance de la pratique avec la théorie.

Les obstacles que cette alliance rencontre chez l'homme sont de deux sortes : les uns peuvent être qualifiés de naturels, ils tiennent à la nature humaine elle-même ; les autres sont artificiels : ce sont les préjugés, ce sont les conventions qui résultent de ce qu'a d'imparfait l'état politique des nations ; mais tout cela peut être surmonté par la puissance de la volonté publique et par la force du ressort individuel.

Les uns sont naturels, disons-nous. Pour les mesurer,

il faut remonter à l'essence même de l'homme. Chez l'homme deux principes distincts, l'esprit et la matière, unis par le lien de la volonté, cheminent ensemble comme de mauvais compagnons, constamment en lutte l'un avec l'autre en même temps qu'ils s'entr'aident, et tendant sans cesse à une séparation qui, cependant, excite leur effroi. L'homme est ainsi à la fois un abîme de contradiction, et la plus admirable harmonie qu'ait produite le Créateur. Des deux principes qui sont associés dans son sein, et y vivent en ennemis intimes, l'un répond à la théorie, l'autre à la pratique. L'essence même de l'homme explique comment la théorie a un penchant toujours renaissant à se dégager de la matière dont elle a un perpétuel besoin, et pourquoi la pratique cherche constamment à se persuader qu'elle peut se passer de la théorie, en l'absence de laquelle pourtant elle serait comme sans lumière dans les ténèbres, sans guide dans le chaos. Mais, heureusement, il ressort aussi de cette analyse que la volonté active, le travail de l'homme sur l'homme, et le travail de soi sur soi, suffisent à balancer l'hostilité de ces deux tendances antagonistes, et à les composer en une force qui pousse l'homme en avant dans la ligne de son avenir.

D'autres obstacles, artificiels ai-je dit, contrarient, dans notre imagination et nos usages, l'alliance de la théorie avec la pratique. Vous aurez déjà nommé, Messieurs, les idées qui ont pris cours en un temps où l'industrie était le lot des esclaves, ou de classes opprimées et flétries. C'étaient, selon l'expression de Cicéron, des métiers vils, *sordidæ artes*. Rome avait fait, du temps des Fabricius et des Scipion, en faveur de la culture de la terre, une exception qu'elle oublia sous les Césars. Athènes et les républiques grecques de la côte d'Asie, toléraient et même honoraient le commerce maritime;

mais en général les professions industrielles étaient réprouvées chez les peuples anciens. Il faut convenir que, pendant bien des siècles, jusqu'à la génération qui nous a précédés, les peuples civilisés qui ont succédé à l'empire romain ne furent guère plus avancés. Ils attachaient peu de considération à l'exercice des arts utiles. Le droit de l'épée avait primitivement constitué tous ces royaumes formés des débris de l'empire des Césars; le premier rang y appartenait à l'épée, et l'industrie était reléguée bien loin dans la roture par l'incurable vanité des privilégiés. Ce qui tenait à la culture de l'esprit était parvenu à s'émanciper : sur la fin de l'ancien régime, on ne dérogeait pas, on s'honorait par la culture des sciences et des lettres; mais on perdait, par l'exercice des arts industriels, la noblesse que l'on conservait en montant sur les planches de l'Opéra. Des idées enracinées par une habitude de quatorze siècles ne sont pas faciles à extirper; celles dont nous parlons n'ont pas encore complétement cédé à la Révolution française qui, comme un ouragan, a balayé tant d'institutions réputées indestructibles. Ne l'oublions pas, Messieurs, nous ne sommes qu'à un demi-siècle de l'ancien régime. Tous les peuples qui nous avoisinent en sont séparés par un intervalle moindre; chez quelques-uns même il est encore debout. Comment donc s'étonner de ce que les conventions sociales de ce temps-là fassent encore sentir leur influence, et contribuent à maintenir une démarcation entre la science et la pratique industrielle? Mais aussi bien chaque jour en emporte un débris nouveau; chaque jour l'industrie grandit en crédit et en autorité. La place qui lui est acquise de fait dans l'organisation politique sur le sol français est un gage de ses destinées.

Les sciences de l'application la plus usuelle n'ont certainement rien dont la jeunesse puisse se rebuter,

dont les amis du progrès intellectuel et du progrès moral n'aient à s'applaudir. Elles ont sur les autres sujets qu'embrasse l'instruction publique l'avantage de parler aux sens, et c'est ainsi qu'elles captivent l'attention et laissent sur le cerveau plus facilement leur empreinte. La plupart des sciences naturelles excitent vivement la curiosité, et par là elles soutiennent l'enseignement et le rendent léger pour de jeunes intelligences, car la jeunesse est particulièrement curieuse. Et il ne faudrait pas dire qu'une pareille étude tend à matérialiser l'instruction publique. Par ces sciences se révèlent d'une façon éclatante l'ordre général de l'univers, les merveilles de la prévoyance divine dans l'infiniment grand comme dans l'infiniment petit, et les prodiges de la bonté du Créateur pour la créature. Croyez-vous qu'il y ait une œuvre littéraire qui parle plus haut à l'âme que le spectacle de l'univers expliqué par un petit nombre de lois d'une majestueuse simplicité? L'exposition des secrets jusqu'alors voilés de la nature n'offre-t-elle pas une poésie sublime, une peinture attachante, une harmonie inimitable? Je ne connais pas de pages de philosophie qui soient plus propres à élever l'âme, à toucher le cœur et à le remplir du sentiment religieux, que celles où Pascal, s'inspirant du système du monde tel que la science le montrait déjà de son temps, représente l'homme comme suspendu entre les deux immensités de l'infiniment grand et de l'infiniment petit, et, dans cette situation, s'imprégnant par tous les pores d'admiration et de reconnaissance pour le Créateur.

Il ne faut pas croire non plus que l'étude de ces sciences ait rien de trop ardu pour la moyenne des intelligences. C'est une réputation qu'on leur a faite et qu'elles ne méritent pas. On peut les enseigner de manière à les rendre fort difficiles; mais on peut aussi les dégager,

toutes sans exception ; de l'appareil dont on les a souvent hérissées, et qui les rend inabordables, vaine scolastique, ayant plus d'un rapport avec celle dont la philosophie s'entourait au moyen âge, et qui est aujourd'hui devenue un type du ridicule. Il y a déjà plus d'une école au monde où les sciences sont présentées avec plus de simplicité sans en être moins imposantes. L'illustre Laplace a exposé le système du monde dans un livre que les profanes peuvent lire, à la seule condition de s'aider de quelques définitions que l'esprit saisit aisément, et l'on est parvenu à mettre en style léger la physique et l'astronomie. Quiconque a une connaissance un peu approfondie des sciences sera d'opinion que toutes les idées essentielles dont se compose le bagage scientifique du genre humain, peuvent se ramener à des termes clairs pour tous, être renfermées dans un assez petit espace et enseignées, avec le reste des connaissances dont les hommes ont besoin, pendant l'intervalle de temps qu'il est convenu d'attribuer à l'instruction de l'homme. Ainsi, Messieurs, tout autorise à appuyer les réclamations de l'industrie lorsque, élevant la voix chez tous les peuples civilisés en faveur des sciences d'application, elle demande que l'instruction publique leur ouvre largement la porte, et que la jeunesse y soit initiée tout entière au lieu de ne l'être que par exception.

Il convient de le réclamer au nom du perfectionnement intellectuel des sociétés. Car enfin, toutes les grandes acquisitions de l'esprit humain doivent être comprises dans le cercle de l'instruction publique. Que faudrait-il penser d'un pays où l'on élèverait la jeunesse comme si les Galilée, les Copernic, les Descartes, les Pascal, les Newton, les Leibnitz, les Linné, les Buffon, les d'Alembert, les Lavoisier, les Werner, les Davy, les Laplace, les Monge, les Cuvier n'avaient pas passé sur la

terre? (Je m'abstiens de citer des hommes qui, grâce à Dieu, pour l'honneur de notre temps, sont vivants.) Ce peuple serait-il au courant de la civilisation, ou plutôt ne serait-on pas en droit de lui dire qu'il se laisse honteusement attarder, quoi que puisse lui faire accroire sa vanité? De même, dans un siècle qui tire de l'industrie son caractère et sa puissance, quel reproche d'ingratitude ne pourrait-on pas adresser à une nation qui négligerait d'apprendre à la jeunesse ce que le genre humain doit à cette autre catégorie d'hommes supérieurs qui ont fait jaillir de la science des inventions propres à accroître le bien-être de tous? Je sais bien qu'à cette double liste glorieuse de savants et d'inventeurs on pourrait, certes sans désavantage, en opposer une autre où s'étaleraient les grands noms de la littérature ancienne et moderne. Mais pourquoi opposer ainsi les belles-lettres aux sciences d'application? Est-ce que l'on demande, au nom des sciences, de renverser par une violence sacrilége les lettres du piédestal du haut duquel les premières nations du monde les font apparaître, entourées de leurs hommages, aux regards admirateurs de la jeunesse? Le génie des lettres et celui des sciences ne peuvent éprouver aucun dommage du voisinage l'un de l'autre. Il y a place pour tous les deux sous le soleil, et leur bon accord leur profite. Le premier des poëtes de l'antiquité, celui devant lequel tous les âges se sont inclinés, Homère, réunissait toute la science de son temps. Les sciences n'ont pas empêché Bacon et Descartes, Pascal et Leibnitz, d'Alembert et Buffon, d'être parmi les plus grands philosophes ou les plus illustres écrivains dont s'enorgueillisse la littérature; ne les y ont-elles pas aidés, au contraire? Ainsi, Messieurs, respectons et aimons les lettres; mais on ne voit pas pourquoi la jeunesse puiserait exclusivement ses notions d'agriculture dans les *Géorgiques*, et

s'initierait aux mystères de l'histoire naturelle et de l'astronomie dans les *Métamorphoses d'Ovide.*

Eh quoi! Messieurs, ces sciences qui révèlent à l'homme les rapports de l'homme avec l'univers, qui lui apprennent à dominer la nature, qui lui font admirer et aimer la Providence dans ses œuvres, ces sciences qui le font participer, autant que le comporte sa faiblesse, aux mystères de l'ordre établi par la sagesse divine dans le monde des mondes; ces sciences sur lesquelles se fondent les arts à l'aide desquels il exploite et embellit la terre qui lui a été assignée pour demeure, l'homme les ignorerait! On ne les répandrait pas autant que possible dans tous les rangs de la société! C'est, Messieurs, une de ces questions qu'il suffit de poser pour qu'immédiatement elles soient résolues.

Envisageons la question de l'enseignement professionnel sous un autre aspect. Les sociétés modernes ont entrepris, avec une ardeur qui ne connaît pas d'obstacles, un grand changement dans leur propre sein. Elles se sont dit qu'elles transformeraient en citoyens investis des prérogatives de la liberté les héritiers et successeurs de ces mêmes classes industrielles qui, du temps des Romains et des Grecs, étaient de vils esclaves, et, pendant le moyen âge, des serfs. Elles s'appliquent à mettre cette pensée en action dans leur organisation politique. Pour affermir cette liberté décernée à tous, et en même temps pour empêcher qu'elle ne devînt pour l'État une cause d'ébranlement, elles ont voulu lui donner une base matérielle, l'aisance, l'aisance achetée au prix du travail. Produire mieux, produire davantage, produire à meilleur marché, et, par ce moyen, mettre l'aisance à la portée du commun des hommes, en proportion du concours que chacun aura donné à cette production meilleure, plus abondante et à plus bas prix, est devenu l'un

des premiers besoins des sociétés modernes, un des principaux articles du programme des bons gouvernements. L'enseignement professionnel étant indispensable pour porter la production à ce nouveau point où elle sera plus copieuse, meilleure et plus économique, devient ainsi, de nos jours, une nécessité publique, un des premiers soins qui doivent occuper l'État. C'eût été peut-être au rebours de l'esprit des sociétés à privilége qui nous ont précédés : c'est sur la pente la plus directe de la nôtre.

Cet enseignement, pour être efficace, a besoin de s'étendre sur toutes les classes de la société, sauf à en faire varier l'étendue et à le répandre partout dans la juste mesure. Car il ne s'agit pas seulement de former des ouvriers qui produisent plus et mieux, et par conséquent créent le supplément nécessaire à l'augmentation de leur propre rétribution et de leur bien-être, ni de préparer à la direction des ateliers les hommes qui auront hérité d'un patrimoine, ou ceux que leur intelligence et leur probité auront rendus dignes de devenir, par le crédit, les dépositaires et les heureux metteurs en œuvre des capitaux d'autrui. Il faut, de même, que les hommes qui suivent les professions libérales cessent d'être étrangers aux opérations de l'industrie. Chez des nations où le plus grand nombre des citoyens se consacre à l'industrie; où le corps électoral, là où le système représentatif est en vigueur, est composé principalement de producteurs petits ou grands de l'agriculture, des manufactures ou du commerce; où toutes les assemblées publiques, depuis le conseil municipal de village jusqu'au Parlement, comptent dans leur sein tant de représentants des diverses branches de l'industrie, il n'est pas possible que les hommes qui occupent les plus hautes fonctions publiques, ceux qui administrent, ceux qui

rendent la justice, soient bornés à une éducation qui les laisserait dans l'ignorance des principaux faits industriels et des lois naturelles sur lesquelles la pratique de l'industrie se fonde. Ce serait un énorme contre-sens, une cause de mésintelligence profonde et de graves mécontentements dans l'État. Les gouvernants et les gouvernés ne seraient pas le même peuple.

Jean-Jacques Rousseau voulait que son Émile, qui était un enfant de qualité, apprît le métier de menuisier. Il le lui fait même apprendre au point qu'il puisse entrer chez un maître, en disant : « Maître, j'ai besoin d'ouvrage. » Et le maître lui répond : « Mettez-vous là, et travaillez. » (Je cite textuellement l'*Émile.*) Jean-Jacques Rousseau, vivement pénétré du principe d'égalité qu'il poussait à ses conséquences extrêmes, voulait par là apprendre à une noblesse vaniteuse et frivole qu'elle ne devait point mépriser les gens de métier, et que les simples ouvriers avaient au bout de leurs doigts une ressource dont, en cas d'adversité, elle-même s'estimerait peut-être heureuse d'être pourvue. Aujourd'hui, la révolution politique et sociale que Rousseau prévoyait et dont il a été l'un des principaux promoteurs, est consommée ; nos lois honorent les professions industrielles, le travail est devenu la base de notre organisation politique et sociale. Aux yeux de Jean-Jacques lui-même, s'il revenait au monde, il serait sans objet d'astreindre tous les hommes, sans exception, à exercer un art manuel. Mais tous, sans exception, doivent être élevés de manière à connaître au moins sous ses aspects généraux ce qui est l'objet avoué de l'activité sociale. Celui qui serait complétement dénué de ces connaissances se trouverait au milieu de la société comme un étranger, presque comme un ennemi ou une nouvelle sorte de barbare.

L'empereur de la Chine trace bien tous les ans son

sillon pour montrer que ce qui fait la vie de son peuple occupe aussi une place dans la sienne.

Pour organiser l'enseignement professionnel, les peuples civilisés n'ont à prendre leçon que d'eux-mêmes. Je ne veux pas dire seulement qu'il existe aujourd'hui, dans les principaux États, quelques écoles dignes d'être citées comme des modèles, et qu'ainsi il s'agit moins d'innover que de généraliser ce qui subsiste sur une échelle trop restreinte ou trop spéciale. J'ai particulièrement en vue ce qui se fait dans l'intérêt de la force militaire des États. Les plus grandes nations de l'Europe, nées de la conquête, l'épée à la main, se comportent à certains égards comme si elles avaient toujours présent le souvenir de leur origine. Au sein de la gloire dont les entourent les belles-lettres et les sciences, filles de la paix, au milieu de la prospérité, née de l'industrie, qui devrait leur faire aimer la paix chaque jour davantage, le perfectionnement des institutions militaires, l'avancement de l'art de la guerre, l'éducation des guerriers, ont continué d'exciter la plus active sollicitude des gouvernements. On pourrait dire que ce culte de la guerre présente une anomalie à côté des beaux sentiments d'humanité dont nous faisons parade et dont nous sommes réellement animés. Nous n'irons pas jusque-là, nous reconnaîtrons la convenance de continuer à cultiver, dans l'intérêt de la paix même, les arts militaires. Mais nous n'en signalerons pas moins aux amis de la civilisation et aux hommes d'État dignes de ce nom, le soin extrême qu'on prend de faire passer dans la pratique militaire les applications de la science qui peuvent être utilisées à la guerre. Tout ce qu'on peut tirer de la géométrie, de la physique, de la chimie pour fabriquer et lancer des projectiles, pour construire des citadelles, les défendre ou les attaquer, faire franchir un fleuve à une armée, incendier une ville

avec prestesse, ou faire sauter un pont en un clin d'œil, tout cela est enseigné dans des écoles spéciales, organisées à grands frais. par des professeurs renommés, à une jeunesse d'élite, et répété, dans les villes de garnison, au corps des sous-officiers. Les jeunes officiers, continuellement tenus en haleine, vont sans cesse de la pratique à la théorie, bourrant aujourd'hui le canon de la même main qui demain désignera savamment l'emplacement d'une puissante redoute sur un champ de bataille, ou tracera, d'après les lois de la géométrie, le plan d'une immense citadelle. Les frais que font et le souci que se donnent les grands gouvernements de l'Europe, pour l'éducation de ce qu'on nomme avec raison les armes savantes et de la simple cavalerie, dépassent infiniment tout ce qui se fait en faveur des professions utiles, de celles même qui sont érigées en fonctions publiques. S'il est quelques pays où l'industrie ait été honorée d'une sollicitude comparable à celle qu'on témoigne à la guerre, ce sont de petits États qui, dans la hiérarchie des puissances, ne figurent qu'au troisième rang; c'est la Saxe pour les mines, la Belgique pour un ensemble assez complet des arts manufacturiers, la Bavière pour toutes les professions industrielles, l'agriculture en tête. Au reste, l'exemple est bon à citer de quelque part qu'il vienne. Le signal est donné, et l'argument devient pressant pour les grandes nations qui ne veulent pas rester en arrière. L'économie politique, dans la requête qu'elle présente au nom des arts utiles, de l'agriculture, des manufactures, du commerce, est fondée à s'en prévaloir. Il convient donc de demander, Messieurs, que, à tous égards, les arts de la production soient traités dans l'enseignement à l'égal de l'art de la destruction. L'industrie paie toutes les dépenses, c'est elle qui remplit les mamelles où s'alimentent les armées

comme tous les services publics ; on ne se montre pas exigeant en réclamant pour ses nourrissons les mêmes soins dont on entoure ceux de la guerre.

Enfin, Messieurs, on est dans la ligne du bon sens lorsqu'on demande que les jeunes générations soient préparées par l'enseignement qu'elles reçoivent à l'existence qu'elles doivent mener. Partout et toujours on a réglé l'éducation de la jeunesse sur la donnée principale de l'activité sociale; or, aujourd'hui cette donnée, c'est l'industrie agricole, manufacturière, commerciale. On est dans la ligne de la justice, et on se montre animé de l'esprit de la civilisation moderne en réclamant que cette initiation s'étende, dans une mesure proportionnelle, à tous ceux qui ont le droit de cité. Il faut des hommes faire de bons citoyens, autant que l'instruction proprement dite y peut quelque chose; c'est à plusieurs égards l'affaire de l'enseignement littéraire, qui a mission de traduire devant la jeunesse les actions des grands hommes, et de lui graver dans la mémoire la plus belle expression des nobles sentiments qui font battre le cœur humain. Mais il faut aussi qu'ils soient des citoyens utiles, qu'ils aient les connaissances reconnues indispensables pour prendre part, chacun selon sa position et son aptitude, soit aux travaux de l'industrie, soit à ceux de l'administration publique, soit à l'exercice des professions libérales telles qu'elles doivent être dans une société livrée à l'activité industrielle. C'est pour cela qu'il faut combiner avec l'enseignement littéraire l'étude des sciences positives présentées par leur côté utile plus encore que par leur côté spéculatif, et façonner la jeunesse à appliquer ces connaissances précieuses ou à en apprécier l'application.

Désormais, un système d'instruction publique qui n'offrirait pas l'association de ces deux éléments combi-

nés dans les diverses proportions qui correspondent aux diverses carrières, serait incomplet, vicieux, arriéré, et, je n'hésite pas à le dire, au-dessous de la civilisation. L'économie politique manquerait son but et ne remplirait pas son devoir, si elle ne signalait de toutes ses forces cette nécessité (1).

VII

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1846-47.

Question de la Population.

Messieurs,

Le sujet dont je vous entretiendrai cette année est celui de la population, auquel se rattachent par un lien naturel la plupart des grandes questions de l'économie politique.

On reproche à l'économie politique de ne voir dans le monde que des produits et non pas les hommes qui se livrent à la production, les hommes vers lesquels doit se reporter la pensée de toute science; car, de même que la raison est le plus bel attribut de notre espèce, de même le meilleur usage que nous puissions faire des

(1) On peut remarquer que le programme tout récemment mis en vigueur dans les Lycées, ce qu'on nomme la bifurcation dans les études, répond dans une mesure passablement étendue, pour les classes riches ou aisées, au besoin signalé dans ce discours. *(Note de la présente édition.)*

sciences, expression de notre raison, consiste, sans contredit, à rechercher les moyens d'élever la condition de nos semblables.

Ce reproche n'est pas fondé. Dans le cours de cette année, j'aurai à cœur d'en disculper la science économique, et l'exposé que je vous tracerai des travaux auxquels a donné lieu la question de la population le réfutera, sans réplique, je l'espère. La renommée de justice et d'humanité qui s'attache à la mémoire des hommes par lesquels cette science a été inaugurée, répondait d'avance à cette accusation. Messieurs, un des premiers apôtres de l'économie politique dans le monde, un des hommes dont nous nous honorons le plus de suivre ici les traditions, a mérité qu'un monarque depuis infortuné prononçât de lui cet éloge qu'a confirmé la postérité : « Il n'y a que M. Turgot et moi qui aimions le peuple. »

L'économie politique est l'un des fruits les plus remarquables des travaux de deux siècles. Le dix-huitième et le dix-neuvième, destinés à demeurer célèbres par les sympathies populaires qui les auront animés l'un et l'autre ; elle ne peut mentir à cette illustre origine.

Mais l'économie politique n'est pas la science suprême de la société ; elle vient après la religion, qui a la charge des âmes ; après la philosophie, qui tient la boussole des intelligences et les conduit dans les hautes régions d'où l'on plane sur toute l'étendue des domaines de la pensée ; après la politique, qui manie et modère les passions publiques. Elle est modestement la ménagère de la maison, la ménagère raisonneuse, il est vrai, qui se rend compte de ce qu'elle fait et de ce qu'elle voit. Elle est tenue de se borner à envisager l'être humain dans ses rapports avec la production et la répartition des produits. Ce n'est pas à elle qu'il appartient d'initier les hommes à la charité ; mais elle les suppose charitables et leur montre

que c'est leur intérêt, pendant que d'autres leur enseignent que c'est leur devoir. Elle leur prouve qu'ils ne peuvent qu'avoir du profit à s'aimer les uns les autres au lieu de se haïr, à s'assister au lieu de se dépouiller ou de se combattre.

Ceux qui lui font un crime de ne pas exciter dans les cœurs un généreux et ardent enthousiasme, ignorent quelle est sa nature et où s'arrête sa compétence. Ils lui donnent un conseil funeste ; ils la poussent à franchir les limites qui lui sont tracées ; car, généreuses ou non, les passions ne lui obéissent pas, et elle n'a pas le droit de leur parler. Elle s'adresse à l'esprit de calcul, et de notre temps, c'est un domaine qui s'est bien élargi. Elle invoque la raison ; est-ce donc si peu dans un siècle qui est fier d'être l'héritier et le continuateur du *siècle des lumières?*

L'économie politique est la science qui traite des richesses, et elle doit s'y circonscrire ; mais, toutes les fois qu'elle est en présence de la population, elle est remplie de la même pensée dont s'inspirait Christophe Colomb lorsque, écrivant à la reine Isabelle pour l'apitoyer sur le sort des indigènes persécutés du Nouveau-Monde, il lui disait : « Madame, les Indiens sont la première richesse des Indes. »

Parmi les points de vue d'où la question de la population peut s'étudier, il en est qui offrent une riante perspective où l'œil se repose avec complaisance. Il en est, au contraire, qui inspirent la tristesse et provoquent de pénibles et sévères méditations. C'est sous ce dernier aspect que la question de la population s'est présentée à Malthus lorsqu'il composa son livre, qui est de circonstance aujourd'hui, comme au moment où il fut écrit.

Ce qu'on a nommé la théorie de Malthus a donné lieu à des controverses sans fin. Si Boileau eût vécu dans notre siècle, il aurait certainement mentionné cette polémique,

vive souvent, âpre quelquefois, dans la satire qu'il a consacrée à l'*Équivoque;* car jamais on n'a autant disputé faute de s'entendre.

A l'époque où Malthus prit la plume pour produire son grand ouvrage, d'une extrémité à l'autre de l'Europe une question était posée, qui, plus que jamais, occupe et les maîtres de la science, et les hommes d'État, et les assemblées politiques, celle de l'amélioration du sort du plus grand nombre des hommes. Mais alors, on ne la discutait pas, selon les formes qui conviennent à un aréopage de législateurs ou de savants. On disputait, dans une arène baignée de sang, couverte de ruines et de deuil, éclairée des lueurs d'un embrasement terrible. L'Europe était en feu; le sol tremblait et les trônes s'écroulaient. Les institutions des siècles passés étaient renversées, pêle-mêle, écrasant de leurs débris les hommes mêmes qui les avaient battues en brèche. Chez le peuple qui avait donné le signal de l'ébranlement général et de la conflagration universelle, en France, on adorait la Raison, et jamais on ne fut plus loin d'être raisonnable; jamais on ne s'était écarté davantage du calme bienfaisant et de la modération dont la raison fait une loi. On était loyalement parti d'une vive sympathie pour les classes les plus nombreuses dont le sort était misérable, d'un généreux amour pour le genre humain tout entier, et on était arrivé fort sincèrement à des haines sanguinaires contre ses propres concitoyens, encore plus contre l'étranger. C'est que les passions publiques, excitées par des hommes audacieux et bravées par des insensés, avaient brisé leurs liens et étaient devenues souveraines absolues. Toutes les fois qu'un peuple s'abandonne à ses passions, il s'expose à des aberrations épouvantables. S'il est vrai, comme un philosophe l'a dit, que les passions soient les vents qui gonflent les voiles du navire, il

ne l'est pas moins que le navire se perd lorsque ce n'est pas la raison qui tient le gouvernail.

Il y a un demi-siècle donc, dans toute l'Europe occidentale, une violente tempête était soulevée contre les gouvernements, avec lesquels, par une liaison naturelle, on confondait les classes privilégiées, les ordres puissants dans l'Etat, et les riches à quelque rang qu'ils appartinssent. Selon l'opinion dominante, toutes les souffrances humaines découlaient de la méchanceté, de la cupidité ou de l'orgueil des gouvernements : au contraire, les peuples, et surtout les populations les plus malheureuses, étaient l'image parfaite de l'innocence, de la candeur, de la vertu. Le bien et le mal étaient représentés, dans les doctrines du jour, l'un par les gouvernements et par les corps ou les classes qui les entouraient, l'autre par les populations, et surtout par les classes les plus souffrantes. Quiconque souffrait devait s'en prendre au gouvernement et à la société et non pas à soi-même.

Soufflées par des passions vindicatives, ces idées gagnaient du terrain de toute part, tant les gouvernements et les privilégiés avaient commis de fautes et multiplié les abus. A ce torrent toujours grossissant il fallait opposer une digue. C'est ce que tenta, en Angleterre, un ministre de la religion anglicane, homme d'une humeur douce, d'un esprit cultivé et étendu, Thomas-Robert Malthus. Il avait moins de trente ans lorsqu'il entreprit cette œuvre ardue, et c'est ainsi qu'il fut conduit à publier son *Essai sur la Population.*

Malthus pensait que l'imprévoyance, l'ignorance, les préjugés, la dégradation des gouvernés agissent sur les pouvoirs publics avec une très-grande énergie, de manière à former ou à maintenir les mauvais gouvernements. Il était non moins convaincu que, dans les Etats policés, l'individu est le principal auteur de ses

propres destinées, et qu'ainsi il est souverainement injuste en général de rendre la société responsable des souffrances individuelles.

Ces deux propositions étaient le contre-pied de celles qu'on proclamait alors comme des principes absolus, et d'où l'on tirait cette conséquence, que le premier besoin des peuples devait être de briser leurs gouvernements, et que l'homme pauvre n'avait rien de mieux à faire, pour améliorer sa condition, que de se mettre en révolte contre la société.

Mais Malthus donna à son enseignement une formule qui, bien que spéciale et restreinte, n'en était que plus propre à saisir les intelligences. Son attention s'était dirigée vers les causes et les effets de l'accroissement de la population. Il avait aperçu que l'on court un péril extrême, toutes les fois que les classes pauvres se multiplient sans discernement. Il peut, en effet, arriver alors que le nombre des hommes augmente dans un rapport qui excède l'accroissement des moyens d'existence et celui des capitaux qui fécondent le travail.

L'accroissement des moyens d'existence et l'accroissement du capital ont nécessairement des limites dans un espace de temps donné. Au contraire, l'accroissement de la population est pour ainsi dire illimité; en cela, l'espèce humaine ressemble à toutes les espèces animales dont la puissance de reproduction n'a pas de bornes. Si donc entre ces deux productions extrêmement inégales, la prévoyance humaine ne s'interpose, une calamité est imminente. Le nombre des bouches augmentant au delà des moyens d'existence, les classes pauvres reculent au lieu d'avancer. Chaque jour qui s'écoule, elles s'enfoncent d'un degré de plus dans la misère et l'abrutissement. C'est un abîme sans fond où elles courent le risque d'être précipitées, et où elles entraîneraient les empires eux-mêmes.

Tel est, en substance, le système de Malthus sur l'équilibre qu'il est indispensable de maintenir entre la population et les moyens d'existence, entre la progression du nombre des hommes et celle du capital appliqué à la production de la richesse ; et si les classes pauvres n'ont pas la volonté que cet équilibre soit conservé, si, à cet égard, leurs efforts soutenus ne sont pas mis au service de leur volonté énergique, nulle puissance humaine ne parviendrait à l'établir. C'est alors que la terre serait une vallée de misère et de larmes, pis que cela, un bourbier de vices et d'infamie.

L'ouvrage de Malthus produisit aussitôt une sensation profonde. Il fut accueilli avec une satisfaction enthousiaste par un des deux partis qui se disputaient l'Europe. Le parti novateur, qui imputait tout le mal aux gouvernements et les qualifiait d'ulcères, et qui n'attaquait pas moins les institutions sociales, malmenait alors rudement ses adversaires. Il avait pour lui le grand nombre, pour lui le ressentiment causé par d'innombrables abus, pour lui la vaillante épée de la Révolution française victorieuse. L'autre parti, qui voulait le maintien des gouvernements et des anciennes institutions sociales, se voyait aux abois dans les pays même où la Révolution française n'avait pas ébranlé le sol sous ses pas triomphants. Malthus fut donc reçu de ce côté comme un sauveur. L'*Essai sur la Population* y fut salué comme un bienfait pour le monde, et on proclama que le modeste ministre du saint Évangile avait découvert la loi de l'ordre moral des sociétés, tout comme Newton avait dérobé à la nature le secret du mécanisme de l'univers. Le parti de la résistance avait enfin dans les mains une arme avec laquelle il espérait riposter heureusement aux attaques de ses ardents adversaires.

L'époque à laquelle nous appartenons n'a pas aban-

donné la poursuite des perfectionnements politiques et sociaux que voulaient les grands hommes du dix-huitième siècle, et que se proposa d'accomplir l'héroïque génération de 1789. Mais elle les poursuit dans un tout autre esprit que les hommes qui dirigeaient le mouvement, en France et en Europe, pendant les dernières années du dix-huitième siècle. Ce n'est pas un sentiment de haine et de renversement qui l'anime; elle s'est placée sous les auspices de l'esprit de conciliation. Elle croit que les principes qu'on a opposés les uns aux autres, et pendant le dix-huitième siècle et à plusieurs autres époques, peuvent être mis d'accord. En politique, elle a cessé d'admettre que la liberté et l'autorité fussent nécessairement ennemies; elle les considère comme répondant à deux ordres d'idées et de sentiments qui diffèrent, mais qui coexistent et doivent éternellement coexister dans le sein de l'homme. Elle estime que la philosophie, qui vit du libre examen, et la religion qui commande à l'homme la soumission, peuvent pactiser au lieu de s'assaillir pour s'entredétruire. Le monde est assez grand, la vie humaine est assez multiple et assez diverse dans son unité, pour que les grands principes que naguère on opposait deux à deux puissent renoncer les uns et les autres à l'empire absolu sans cesser de se satisfaire, et pour qu'à ces conflits d'idées qui se résolvaient en des chocs affreux de peuples et de factions, puisse succéder une manifestation régulière, dans des sphères distinctes, pour chacun des grands attributs de la pensée, pour chacune des formes du sentiment et de la raison. Dans le cas même où ces sphères viendraient à se rencontrer dans l'espace pour un moment, toute chance subsisterait encore pour la bonne harmonie, si les hommes consentaient à être charitables, comme la religion le leur ordonne, justes, comme la philosophie le leur conseille.

C'est de ce point de vue conciliateur qu'il faut examiner les idées dont Malthus est parti, de même celles de l'école novatrice qu'il affronta, et la doctrine spéciale de ce maître éminent sur la population, ainsi que les systèmes d'après lesquel l'opinion de Malthus est, de nos jours encore, qualifiée de barbare.

Dans les affaires générales du genre humain et des empires, la vérité a le plus souvent deux aspects, comme la terre a deux pôles, et ces deux aspects ne sont pas plus incompatibles que l'existence du pôle nord de notre planète n'est inconciliable avec celle du pôle austral. C'est que partout où des hommes sont organisés, deux forces se manifestent, primitives et spontanées l'une et l'autre, qui sont appelées à agir et réagir toutes deux. Au nom de chacune d'elles on peut et on doit invoquer, en vertu de la liberté humaine, la notion du droit tout comme celle du devoir. D'un côté, ce sont les gouvernements, de l'autre les peuples ; ou bien, à droite, la société dans sa masse collective, à gauche l'individu qui revendique la faculté de se tracer une orbite et de la parcourir, en y recueillant, après qu'il aura semé, le bien-être et l'estime. On a pu croire longtemps que la présence face à face de forces aussi diverses entraînait forcément un duel. Ce n'est pourtant qu'une dualité à laquelle il n'est point impossible de faire présider un accord constant. Les principes sur lesquels on est fondé à s'appuyer de part et d'autre sont également nécessaires, également respectables, également justes, également vrais, pourvu qu'on ne les développe pas au point de les rendre exclusifs et absolus, et, par conséquent, vexatoires et tyranniques.

Ainsi, lorsqu'on proclame qu'un gouvernement inepte ou pervers peut ruiner une nation, en anéantir les ressources matérielles, en déprimer l'intelligence et en abâ-

tardir le caractère, on énonce une proposition qui est exacte, et dont malheureusement on trouve plus d'une vérification dans l'histoire. Mais il est tout aussi exact qu'une nation qui sera paresseuse et ignorante, remplie de préjugés grossiers ou flétrie par le vice, forcera neuf fois sur dix son gouvernement à s'abaisser jusqu'à son niveau. La masse du peuple romain était avilie déjà lorsque le trône impérial fut occupé par de vils tyrans, et on ne peut dire avec certitude si l'infâme tyrannie qui alors pesa sur le monde fut l'ouvrage de ces princes dégradés ou de la multitude elle-même; car, c'est pénible à avouer pour l'honneur du genre humain, Néron fut un souverain populaire. Il fallut au czar Pierre le Grand son génie pour triompher de la grossièreté des Moscovites, et, malgré tout son génie, il eût succombé à la tâche, s'il n'eût été comme eux sanguinaire jusqu'à la férocité. Si donc il est permis de soutenir que les mauvais gouvernements perdent le plus souvent les nations, on est aussi bien en droit de dire que des peuples vicieux obligent presque toujours les gouvernements à partager leur ignominie. Dans les sociétés policées de nos jours, l'action du gouvernement sur la nation, et la réaction de la nation sur le gouvernement sont réciproques, de chaque jour et de chaque instant, et les peuples ne sont plus fondés à adresser un reproche à leurs gouvernements sans en prendre d'abord la moitié pour eux-mêmes. Là particulièrement où existent des institutions représentatives, les nations sont la substance même des gouvernements, et si les gouvernements font le mal, il s'en faut de beaucoup qu'ils soient seuls comptables. Le mal alors a sa principale origine, ou dans les mauvais instincts du public qui en a été le provocateur, ou dans son ignorance qui l'approuve, ou bien dans sa lâcheté qui le tolère pendant que son intelligence le condamne, plus encore

que dans la perversité ou l'incapacité des gouvernements eux-mêmes.

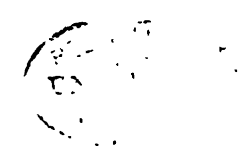
Ainsi, pour qu'un peuple se perfectionne, il faut non-seulement qu'il ait un gouvernement éclairé, actif et honnête, mais qu'il se soit imposé la règle d'être tel lui-même. Le problème politique ne consiste pas à mettre le pied de la nation sur la gorge du gouvernement ou à livrer la nation garrottée à la merci d'une autorité despotique, mais à concilier ces deux puissances, à leur inspirer une bienveillance mutuelle, une mutuelle confiance, sans leur demander d'abdiquer jamais leur raison ni leur volonté. C'est difficile à obtenir, me direz-vous. Oui, sans doute; mais il est plus que difficile, il est impossible de faire fleurir l'État là où le gouvernement et la nation vivent dans une défiance inquiète et implacable, toujours la main sur la garde de leur épée. Difficulté pour difficulté, j'aime mieux celle qui peut faire la force, la grandeur, la prospérité de la patrie, que celle qui nécessairement en paralyse les ressources et l'énergie, en trouble l'intelligence et en obscurcit la gloire.

De même, entre la société et l'individu, il ne faut point enseigner que la société soit responsable du sort de chacun. Sans doute il est donné à la société d'exercer une grande influence en faveur de l'amélioration des existences individuelles, mais elle ne peut pas tout, et l'individu peut pour le moins autant qu'elle. Ce que peut la société, c'est de tendre une main amie à l'homme isolé, c'est de lui montrer le chemin dans son jeune âge, et de lui disposer d'espace en espace, tout le long de la voie, des appuis tutélaires. Mais aussi il appartient à l'homme de saisir cette main qu'on lui présente, de se souvenir du bon chemin qu'on lui aura indiqué, de revendiquer à propos la protection à laquelle la loi et

l'équité lui donnent droit, de pratiquer les bons préceptes dont on l'aura muni au départ. Ni en bas ni en haut, pour personne la vie n'est possible, surtout dans les sociétés libres, qu'à la condition de suivre les bonnes leçons qu'on a reçues et d'exercer de l'empire sur soi-même. De quel droit donc accuserait-il la société et se révolterait-il contre elle, celui qui aurait commencé par se mettre en rébellion contre sa propre conscience?

Pour aborder utilement la question de la population, il faut être animé de cet esprit d'équité et de bon sens qui refuse de se livrer à un principe isolé pour s'y absorber, et qui au contraire tient compte des principes divers qu'il faut toujours combiner. Malthus lui-même obéissait, beaucoup plus qu'on ne le croit communément, à cette inspiration moyenne qui nous porte à nous tenir en garde contre l'absolu et à prendre en considération les données diverses des problèmes, les faces diverses des phénomènes et, quand il s'agit des personnes, les droits de tous. « Il est très-probable, répondait-il à un de ses critiques, qu'ayant trouvé l'arc trop courbé d'un côté, j'aie été porté à le recourber trop de l'autre, dans la vue de le redresser; mais je serai toujours disposé à faire disparaître de mon ouvrage ce qui sera considéré par les juges compétents comme ayant une tendance à empêcher l'arc de se redresser et à faire obstacle aux progrès de la vérité. »

Le problème de faire jouir d'une existence passable la portion des ouvriers qui en est dénuée se présente de nos jours avec non moins d'urgence que du temps de Malthus, et sur des proportions plus grandes, parce que, jusqu'alors confiné dans l'enceinte de la Grande-Bretagne, le système manufacturier, auquel il est impossible de ne pas attribuer, pour une bonne part, dans les circonstances présentes, la multiplication des classes les plus



dénuées, s'est étendu à la plupart des États de l'Europe; déjà même il a franchi les mers et il envahit les États-Unis avec la rapidité qui caractérise tous les modes d'expansion de la race anglo-américaine.

J'ai dit: Non moins d'urgence. Ce n'est pas que les classes ouvrières aient pris une attitude menaçante; on les voit partout, et dans les pays libres plus qu'ailleurs, rester soumises à la loi, et montrer de l'éloignement pour la sédition. L'expérience, cette maîtresse d'école dont les leçons coûtent cher, leur a appris, comme à tous, qu'il ne faut rien attendre de la violence. Leurs dispositions, désormais paisibles, leur créent ainsi un titre de plus à la sympathie active des hommes éclairés et généreux. Mais, dans ces temps de calme, dont la paix semble nous promettre une longue continuation, une noble rivalité s'est établie entre les peuples les plus avancés, afin de se guérir de la lèpre de la misère, qui se présente le plus souvent accompagnée de la dégradation morale. C'est un triste aveu que la civilisation est forcée de faire, que, dans nos Etats libres qui se glorifient tant de leur progrès, il y ait une classe d'hommes dont la condition est voisine de l'abjection, et que cette classe paraisse devoir se propager au delà de tout ce qu'on avait vu dans la plupart des sociétés passées. Les nations civilisées, émues de l'affligeant spectacle qu'elles offraient ainsi, ont donc pris la ferme résolution de remédier au mal, autant qu'il dépendrait d'elles. Elles s'en font un point d'honneur; un sentiment d'humanité les y pousse, et l'esprit de la civilisation moderne leur commande de ne rien épargner pour y réussir. Elles voient que c'est nécessaire à leur sécurité même; elles comprennent les enseignements de l'histoire, qui leur dit que lorsque dans un grand Etat on laisse se former une multitude, on doit s'attendre à être perpétuellement ballotté entre l'a-

narchie et le gouvernement absolu, et à n'être délivré de l'un de ces jougs que pour courber misérablement le front sous l'autre.

La civilisation moderne, pour accomplir cette laborieuse tâche, a des ressources dont manquait tout ce qui l'a précédée, et qui sont propres à inspirer de l'assurance. C'est ainsi qu'elle se présente dans la carrière avec le sentiment chrétien d'une large solidarité, dont une éducation de dix-huit siècles a dû imprégner tous les cœurs. Dans la plupart des grands États, les idées de justice se révèlent, en politique, par l'égalité civile substituée aux nombreuses inégalités qu'autrefois consacrait la loi. Sous toutes ces influences, la notion des droits et des devoirs réciproques s'est épurée et est devenue de plus en plus favorable aux classes déshéritées, et ces classes au surplus sont investies dans l'État d'une puissance qu'elles n'ignorent pas, et qui rend impossibles à leur égard l'oppression et l'injustice. Et puis, indépendamment de tous ces mobiles, sous l'impulsion desquels il est impossible que l'accroissement de la richesse générale ne tourne pas au profit des classes souffrantes, dans une proportion qui corresponde à ce qu'elles auront mérité, la civilisation moderne a un arsenal toujours croissant de découvertes qui multiplient la puissance créatrice de l'industrie; enfin, elle a un approvisionnement chaque jour plus considérable de capitaux pour mettre ces découvertes en action et leur faire engendrer des produits.

Qu'est-ce à dire? sinon que la part de produits destinée à chacun des membres de la société doit augmenter chaque jour, à la condition cependant que les masses populaires aient soin de ne pas se multiplier au delà de l'accroissement possible des moyens de travail et d'existence, et qu'au contraire leur nombre, tout en grossis-

sant, suive une progression moins accélérée que la production? L'amélioration individuelle serait d'une rapidité surprenante, si l'accroissement de la population était mesuré, et si l'éducation professionnelle, perfectionnant le producteur lui-même, pendant que les procédés des arts deviennent intrinsèquement plus parfaits, le mettait personnellement en état de donner sans cesse, toutes choses égales d'ailleurs, un nouveau surcroît de produits pour une même dose de travail.

Ainsi, Messieurs, nous voici ramenés en face des recommandations de Malthus sur la reproduction de l'espèce : que la population modère son accroissement, de manière à rester en arrière de l'augmentation des moyens de travail ou d'existence; qu'elle ait sur soi assez d'empire, sur ses penchants assez d'ascendant pour que cette règle soit fermement maintenue; qu'elle travaille opiniâtrément sur elle-même de manière à se rendre plus habile; que de plus en plus elle se montre économe et honnête, afin de s'approprier, par l'épargne, de nouveaux instruments de travail ou d'obtenir qu'on lui confie une partie des anciens.

C'est ainsi que le problème, pour être résolu, s'il peut l'être (et ma conviction personnelle est qu'il le sera), suppose une double action : à savoir, la mise en œuvre énergique, incessante, dévouée des forces publiques, et un travail persévérant et opiniâtre des classes ouvrières sur elles-mêmes.

Que si l'on se plaignait de ce que les résultats doivent longtemps se faire attendre, nous répondrions qu'il faut avoir plus de confiance dans le pouvoir de la civilisation. Lorsqu'une masse comme celle des grandes nations modernes, pourvue d'aussi immenses moyens, voudra se mettre en mouvement, avec ensemble et harmonie, quelque vaste que soit l'œuvre qu'elle se sera proposée,

elle l'aura vite accomplie. On dit que la civilisation de nos jours, par quelques-unes de ses inventions, semble dévorer le temps; c'est une formule plus exacte et meilleure de dire que, lorsqu'elle le veut, elle donne au temps une fécondité jusqu'alors inconnue.

Et enfin que ceux qui seraient portés à prendre de l'humeur de ce que l'œuvre serait lente à s'accomplir, se rappellent ce qu'il a fallu d'années pour affranchir la bourgeoisie, ce qu'il en a coûté de veilles et d'efforts, de douleurs et de sacrifices à nos pères, pour qu'un jour enfin Sieyès pût justement écrire en faveur du Tiers-État son manifeste, à jamais mémorable par la vérité et l'opportunité du titre même qu'il porte.

VIII

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1847-48.

La liberté du travail.

MESSIEURS,

Aujourd'hui je vous entretiendrai d'un principe qui domine la science économique tout entière, qui l'a renouvelée de fond en comble, de même qu'il a fait subir à la politique une complète métamorphose. Je veux parler de la liberté; car, c'est une remarque qui ne vous aura pas échappé, l'économie politique s'appuie sur les mêmes principes que la politique. Elle dérive comme elle

de la morale dont elle applique les principes généraux aux sujets qui sont de son ressort. Parmi ces principes généraux on n'en voit pas qui doive être rangé plus haut que celui de la liberté, la liberté dans son acception la plus large; non pas seulement la liberté de l'individu, qui déjà est infiniment respectable, mais la liberté collective de la société, c'est-à-dire l'ordre.

Jusqu'à des temps bien voisins de nous, Messieurs, nos pères y ont assisté, la société politique avait pour origine la conquête, et pour lien la force. L'économie politique, autant qu'elle existait alors à l'état de science, était en désaccord avec l'économie réelle de la société. Les opinions dominantes et les faits la heurtaient, la comprimaient, l'empêchaient de se produire. Elle se bornait à des protestations, celles-ci d'une courageuse hardiesse, celles-là ingénieuses. C'était tantôt la fable imaginée sous le nom d'*Utopie* par un grand magistrat, le chancelier Morus, tantôt le cri énergique poussé par l'honnête Vauban, grand militaire et citoyen vertueux, au spectacle de la misère publique, ou la peinture de la pacifique Salente arrangée pour le petit-fils d'un roi trop belliqueux par la suave éloquence de Fénelon.

Les premières sociétés politiques qui aient été conformes dans leurs formules générales aux principes de la morale la plus avancée, je veux dire de la morale chrétienne, sont celles qui se sont organisées à la suite de l'ébranlement causé dans le Nouveau-Monde par l'indépendance des Etats-Unis, dans l'ancien par la Révolution française. On peut dire des hommes dont les écrits et les efforts personnels préparèrent ou accomplirent ce grand changement sur la terre, ce que Voltaire disait de Montesquieu à propos de sa célèbre composition de l'*Esprit des lois* : Le genre humain avait perdu ses titres, ils les ont retrouvés. C'est de ce même essaim

d'hommes éminents que sortit l'économie politique, et cela devait être : l'économie règle les intérêts, de même que la politique règle l'état des personnes : celle-ci gouverne, celle-là administre. Aux nouveaux rapports adoptés pour les personnes correspondait un nouveau règlement pour les intérêts ; à un nouveau mode de gouvernement, un mode nouveau d'administration. Les grandes intelligences du dix-huitième siècle, qui avaient découvert dans quel esprit devaient être réglés désormais les rapports des personnes dans l'Etat, devaient poser les fondements de l'ordre nouveau pour la gestion des intérêts. Il se fit entre ces hommes supérieurs une division du travail, et ce ne furent pas toujours les mêmes qui indiquèrent la solution des problèmes politiques et celle des problèmes économiques. Notre Turgot cependant eut le mérite d'être également distingué parmi les initiateurs de la réforme économique et parmi ceux de la réforme politique ; et de l'autre côté du détroit, si Adam Smith eût vécu quelques années de plus, il eût publié un traité politique qu'il avait longtemps médité, et qui lui eût assuré de même la double palme. Mais, tous tant qu'ils étaient, ils concoururent aux deux parties de l'œuvre, par la bonne raison qu'elles sont inséparables. Elles le sont si bien que vous voyez constamment le progrès économique suivre le progrès politique. C'est une vérité dont vous trouveriez la confirmation à chaque page dans l'histoire, si vous la preniez depuis l'origine des temps. Si bien qu'on est en droit d'affirmer que tout changement politique qui n'amène pas quelque bonne modification économique, usurpe un nom qui ne lui appartient pas, lorsqu'il s'intitule progrès.

Pour apercevoir ce mouvement parallèle entre le progrès politique et le progrès économique, consultez,

par exemple, les annales des premières années de notre Révolution.

La liberté politique une fois admise entraînait à sa suite la liberté dans le travail : la suppression définitive des maîtrises et des jurandes en France fut exactement contemporaine de la déclaration politique des droits de l'homme.

L'existence, comme caste privilégiée, d'une noblesse militaire supposait la perpétuité des haines nationales. La suppression des priviléges nobiliaires en 1789 impliquait l'adoption d'une politique nouvelle, fondée non plus sur l'isolement des nations, mais sur l'harmonie du genre humain. Le bon accord des nations une fois reconnu pour le fondement de la politique internationale, la liberté du commerce en devenait la conséquence obligée. C'est ainsi que le tarif de douanes de la Constituante fut libéral à un degré remarquable. Cette grande assemblée était conduite vers le même but par un autre chemin : la notion générale de l'égalité devant la loi se traduit naturellement par l'égalité proportionnelle de l'impôt, et par cette autre règle, qu'on ne doit d'impôt qu'à l'État. De là, il n'y a qu'un pas à l'abolition des monopoles commerciaux, et à la reconnaissance du droit qu'a chacun de se procurer sur le marché général du monde les objets dont il a besoin, sans que personne au dedans puisse s'arroger un droit à la préférence, puisque cette préférence se résoudrait en un surcroît de prix, c'est-à-dire en une redevance que l'acheteur paye au vendeur.

Par ce coup d'œil sommaire sur les premières années de la Révolution française, vous distinguez déjà les principaux aspects que prend la liberté dans l'économie politique. Revenons-y d'une manière plus explicite.

La liberté du travail, quoi qu'elle soit une, se présente

sous deux formes bien distinctes. Il y a d'abord la liberté du travail dans le sein de la nation, celle en vertu de laquelle chacun prend la profession qui lui convient, a la pleine disposition de son capital, cultive, fabrique ce qu'il lui plaît, par les procédés de son choix, sans que personne ait rien à y redire, du moment qu'il ne paralyse pas la liberté réciproque du voisin et qu'il se conforme aux règlements généraux sur l'hygiène et la sûreté publiques; celle-ci se nomme la libre concurrence. Ensuite, il y a la liberté du travail sous l'égide de laquelle vous avez le droit d'aller chercher, en quelque lieu de la terre que ce soit, les matières et les instruments de votre industrie, et d'échanger à votre gré les produits de votre travail contre d'autres productions que vous rapportiez librement dans votre patrie; cette autre liberté du travail se désigne ordinairement par le nom de liberté du commerce. Ces deux formes de la liberté du travail ainsi définies, arrêtons-nous sur l'une et sur l'autre.

L'économie politique suppose l'individu placé dans la société avec les bénéfices et les charges de la liberté. La politique aujourd'hui considère l'homme comme étant assez éclairé, assez digne de confiance pour faire sentir l'influence de sa main sur le gouvernail de l'État, tout au moins sur celui de la province ou de la commune. L'élection qui, dans les sociétés primitives, sous le régime théocratique où vécurent de grands empires, se faisait exclusivement de haut en bas, maintenant, dans les sociétés les plus avancées, s'opère de bas en haut; des centaines de mille, des millions(1) d'individus y pren-

(1) Ce discours a été prononcé deux mois avant la révolution de 1848. A cette époque, les élections pour la Chambre des députés, au lieu d'être faites comme aujourd'hui pour le Corps législatif, par le suffrage universel, l'étaient par 200,000 censitaires seulement. De même les élections départementales. Mais les élections communales l'étaient déjà par un nombre très-considérable de personnes. (*Note de la présente édition.*)

nent part, et à ce titre s'immiscent officiellement dans l'œuvre compliquée du gouvernement de la société, et dans l'agencement délicat des relations internationales. Du moment que l'individu est investi par la politique d'attributions de cette importance, à plus forte raison doit-il être réputé capable de conduire ses affaires personnelles. Puisqu'il est supposé d'un jugement assez ferme pour que les accidents, les secousses et les périls qui surviennent sur l'orageuse mer de la politique ne le troublent pas, et pour qu'il marche droit sous le vent des passions publiques, à plus forte raison doit-il être regardé comme ayant en lui assez d'énergie et de ressources pour parer à toutes les difficultés que les vicissitudes de l'industrie peuvent lui susciter, en mettant à profit tous les moyens d'assistance qu'offre une société façonnée au travail, pourvue de capitaux, et non moins abondamment pourvue en sentiments d'une bénévolence mutuelle.

Dans les anciennes sociétés, la majorité des hommes subissait dans son travail, comme dans le reste de son existence, un patronage excessif. Ce joug, jusqu'à un certain point, se justifiait par l'absence du discernement et de la prévoyance chez la multitude. Le grand nombre était incapable de se ménager un avenir, un lendemain, et pour lui la liberté eût été un présent funeste. Aujourd'hui, le grand nombre est, de par la loi politique, et de par la valeur intrinsèque des hommes, mûr pour la liberté. La liberté est un bien qui lui est acquis dans la carrière de l'industrie comme dans l'arène politique. Ainsi la concurrence, par laquelle se manifeste dans l'industrie la liberté, n'est rien moins que la sœur jumelle de la liberté politique : c'est dire si elle doit être respectée.

J'ai parlé des charges de la liberté. Dans l'industrie

comme ailleurs, c'est un fardeau qui, s'il est glorieux, n'en est pas moins lourd, et pour que les hommes pussent en recevoir le dépôt, il leur a fallu l'initiation d'une longue suite de siècles. Ainsi, dans les mystères des religions antiques, l'initié n'arrivait à la connaissance des secrets du sanctuaire, qu'après avoir traversé de formidables épreuves, après être passé par l'eau et par le feu. La liberté, qui élève notre âme, qui développe notre esprit et nous rend dignes de l'empire de la création, la liberté tant voulue de nos pères, la liberté conquise à jamais, il faut le croire, par leurs héroïques efforts, fut le fruit d'une longue et pénible lutte. Ne nous abusons pas, Messieurs, il n'est pas possible de l'exercer sans de continuels labeurs. Le repos auquel cependant nous faisons tous profession d'aspirer, n'est point fait pour l'homme libre sur la terre. Il peut y avoir du repos dans l'esclavage, de même qu'il y en a dans la tombe; il n'en est pas dans la liberté.

Cette perspective d'une lutte sans fin dans la vie de l'homme libre a effrayé quelques esprits, et les a tellement émus qu'ils ont tourné le dos à la liberté. Toute lutte, lorsqu'elle est vive, a ses périls et ses angoisses. La liberté politique est semée d'écueils : la liberté de l'industrie, la concurrence, porte avec elle un aiguillon qui se fait quelquefois cruellement sentir. Des écrivains dont les appréhensions ont dans le public plus d'écho qu'on ne le croit, n'ont pu soutenir le spectacle de ces dangers et de ces peines, et c'est ainsi que, lorsque la société avait définitivement franchi le seuil de la liberté politique et industrielle, on s'est mis à parler de rebrousser chemin. Ceci, Messieurs, n'a rien, qui doive vous surprendre ; le cœur humain est sujet à ces inconséquences, et l'histoire nous en offre mille exemples. Le peuple hébreu, lorsqu'il fut dans le désert, se mit à

regretter son esclavage, parce que le régime des oignons d'Égypte lui souriait plus que celui de la manne dont il fallut longtemps se contenter avant d'arriver dans la terre promise.

Les hommes qui voudraient supprimer la concurrence font à peu près de même, Messieurs. Ce que je vois de plus clair dans leurs différents systèmes, c'est l'abandon de la liberté, c'est la perte de ce trésor acheté par tant de sacrifices. Quant aux oignons d'Égypte qu'on nous promet, je ne sache pas que le genre humain eût la satisfaction de les savourer avant de s'être placé sous le drapeau de la concurrence. Je tiens pour constant qu'il était alors beaucoup plus misérable qu'en ce moment ; et je me méfie des fruits exquis que les adversaires de la concurrence nous montrent en perspective et nous font admirer en peinture. Seule la liberté, Messieurs, nous donnera l'adresse et la force nécessaires pour récolter abondamment les biens de la terre, de même que seule elle soutient notre pensée dans ses efforts pour escalader le ciel et ravir à la sagesse divine des lambeaux de ses secrets. Et quand nous aurions les mains pleines de la *graisse de la terre*, seule elle y donnerait de la saveur.

La concurrence ne place pas nécessairement l'homme dans les conditions désespérées qu'on a représentées. Elle lui impose une lutte, gymnastique salutaire pour son âme, tournoi où le prix est remporté par la société elle-même, non moins que par l'individu qui triomphe. Je crois vous l'avoir montré dans un des cours précédents, la concurrence est la source d'où découlent presque tous les perfectionnements industriels dont l'influence sur la prospérité publique et sur l'avancement des sociétés est si grande. Et quoique la concurrence oblige l'homme à mettre sans cesse en jeu son ressort personnel, quoiqu'elle lui rappelle continuellement qu'il est le déposi-

taire de ses propres destinées, elle ne le condamne pas pour cela à l'isolement. De ce que la concurrence est la loi industrielle, il ne faut pas conclure qu'il n'y a plus dans l'industrie que des spadassins solitaires, tirant les uns sur les autres, chacun du sommet de la colonne où, Stylite d'un nouveau genre, il se serait perché. Les sages qui ont recommandé le régime de la concurrence, n'ont pas dit à l'homme d'effacer de son cœur l'honneur, la probité, la dignité, non plus que la bienveillance. Ils lui ont dit qu'il était l'émule de ses semblables, et non pas qu'il était leur ennemi et qu'il eût à choisir de faire de son prochain sa proie, ou d'en être dévoré lui-même.

La concurrence, Messieurs, a son complément dans un autre mobile qui, grâce à Dieu, ne s'éteint pas sur la terre, qui gagne du terrain chaque jour au lieu d'en perdre, et qui résulte du sentiment de la solidarité, de la fraternité, de la charité. Arrachez du cœur humain ce sentiment, alors, je l'admets, la concurrence sera un fléau ; elle agira sur la société comme un dissolvant, elle isolera tous les hommes. Un savant philosophe l'a dit, l'isolement est le cachet des sociétés naissantes qui ne sont pas cimentées encore, ou des sociétés caduques qui s'en vont en poussière. La science physique enseigne que tout corps matériel résulte de l'équilibre variable mais continu de deux forces, l'une qui tend à séparer les molécules, l'autre qui tend à les rapprocher. Ces deux forces doivent se retrouver et se retrouvent à un haut degré de puissance dans toute société passablement constituée. Elles consistent, l'une, dans le sentiment de la liberté manifesté en industrie par la concurrence, l'autre, dans ce qui est à la fois l'essence de la religion et la source de la sociabilité, ce que je nommais tout à l'heure la solidarité, la fraternité, la charité.

L'économie politique suppose ainsi l'existence simul-

tanée de la concurrence et du sentiment chrétien, que vous appellerez comme il vous plaira, la sociabilité, la solidarité, la fraternité, ou la charité, tous ces termes pour nous ici sont synonymes. Ce ne sont pas deux principes en antagonisme; ce sont deux forces qui concourent à constituer la société, et dont la double présence est une mutuelle garantie contre des excès opposés. Ainsi, Messieurs, lorsque l'économie politique vous vantera la concurrence, gardez-vous de la considérer comme une science sans entrailles, qui, à la façon de l'impitoyable génie de la guerre, au gré duquel les hommes ne sont que de la chair à canon, poursuivrait les progrès de la production, en broyant les générations sous les roues de fer de son char. L'économie politique, en même temps qu'elle voit dans l'homme une force productive, se souvient que c'est un être pensant, et ne perd pas de vue que c'est un être aimant. Elle n'a qu'une action bornée sur ses facultés pensantes et ce n'est pas elle qui a pour mission de développer en lui les facultés aimantes; mais elle les reconnaît et y cherche un point d'appui. Elle suppose la société organisée de telle sorte que rien ne soit négligé de ce qui peut fortifier chez l'homme le triple ressort de l'activité, de l'intelligence et de la sympathie. Elle tient pour établi que le riche et le fort voient dans le pauvre et le faible leur frère selon la religion et leur égal devant la loi. Elle part de l'hypothèse qu'il existe dans la société des institutions tutélaires de nature diverse, les unes nées du principe d'association qui rapproche les hommes sur le terrain de la réciprocité, les autres suscitées par la charité publique ou privée, et enfin qu'une autorité éclairée sait dans les circonstances extraordinaires trouver de grands moyens d'action pour alimenter le travail ou subvenir aux besoins qui se déclarent impérieusement; elle admet ainsi que, même

dans les temps difficiles, celui qui sait et veut travailler trouve le travail qu'il lui faut ou à défaut de travail un secours momentané pour le cas où sa prévoyance personnelle ne lui aurait pas ménagé quelques ressources. Elle suppose que tout cela est parce que cela doit être, et que, hors de là, la société présente un grand désordre ou une grande oppression; elle ne le suppose pas en vain, car pour tout homme impartial il est clair que la société moderne se constitue de plus en plus sur ces bases acceptées comme un fait par l'économie politique. L'isolement n'est donc pas, qu'on en ait dit, le dernier mot ou la tendance dominante de la science économique (1); il ne l'est ni à l'égard des individus, ni à l'égard des États. Et ici n us voilà arrivés à l'autre forme de la liberté du travail, la liberté des relations commerciales entre les peuples.

La pensée qui a dominé jusqu'ici dans la politique internationale de tous les Etats a été celle de l'isolement. On partait de l'hypothèse que les intérêts des divers Etats étaient incompatibles, et c'était la vérité, du moment que les gouvernements cherchaient à se prendre les uns aux autres leur territoire. L'économie politique suivie par tous les cabinets reposait de même sur l'isolement. Chaque nation se proposait de produire sur son sol tout ce dont elle avait besoin, ou plutôt, comme on ne pouvait se dissimuler les avantages du commerce, comme il n'y avait eu que le gouvernement égyptien d'il y a quarante siècles, qui eût cru possible d'interdire le trafic avec les autres nations, on avait adopté pour programme com-

(1) Les discours qui suivent expliquent plus clairement ce qui cependant est déjà indiqué ici, que, les attributs de l'homme pouvant se ranger sous deux têtes de colonne, qui seraient, l'une la personnalité, l'autre la sociabilité, l'économie politique tient un compte égal de ces deux grandes forces, ce qui exclut la tendance à faire prédominer l'isolement.

mercial de vendre aux étrangers sans leur rien acheter. Ce système, qui parut une merveilleuse découverte aux hommes d'État d'il y a cent cinquante ou deux cents ans, tant ils étaient dupes eux-mêmes de leur désir de tromper l'étranger qu'ils considéraient comme un ennemi naturel, était tout simplement chimérique; car comment l'étranger s'acquittera-t-il après qu'il nous aura acheté nos productions, à moins de nous donner les siennes? Et si tous les peuples se rallient au plan de vendre sans rien acheter, j'aperçois bien des vendeurs, mais où sont les acheteurs? Ce méchant paradoxe a eu cependant un succès infini. Il a fait le tour du monde. Tout achat au dehors a été appelé *un tribut payé à l'étranger*, comme s'il y avait un tributaire dans une transaction librement consentie de part et d'autre, et où les deux parties trouvent leur compte. Chaque nation s'est efforcée de vendre le plus aux autres États, en leur achetant le moins. Sans la contrebande qui venait, j'allais dire heureusement, rétablir l'équilibre, le commerce du monde eût été anéanti. Chaque peuple eût vécu dans l'enceinte de sa muraille de la Chine. Il n'y aurait plus eu d'échange que d'une seule chose, les coups de canon!

L'économie politique croit que les États civilisés composent un grand corps dont les membres doivent communiquer librement, profiter tous des faveurs particulières que la Providence a faites à chacun, et jouir des productions par lesquelles chaque contrée se distingue et où chaque peuple excelle. C'est une grande famille unie par la communauté de la religion, des mœurs et des usages; une vaste association où déjà les idées s'échangent librement pour le bien de tous, et où les produits matériels doivent se troquer de même. Doués d'une aptitude égale et diverse en même temps, disposés à se mettre promptement à l'unisson dans la

pratique des arts industriels, tous admis à puiser, sous les auspices de la paix, au même réservoir de capitaux, il n'y a pas de raison pour que les peuples civilisés ne se montrent pas en industrie les dignes et heureux émules les uns des autres. Ils n'ont qu'à le vouloir.

La pensée de cette sainte-alliance est, sur une échelle plus grande encore, la même idée de la fraternité humaine que je recommandais tout à l'heure pour l'organisation de l'industrie dans l'intérieur de chacun des États. Les traditions les plus respectées nous apprennent à envisager cette fraternité ainsi largement entendue comme le point de départ du genre humain. Mais vous n'êtes pas sans avoir remarqué, Messieurs, que les traditions religieuses placent souvent dans le passé ce qui doit servir de but à l'avenir. Le moment semble venu où il faille s'écrier : Dieu le veut ! Les inventions les plus merveilleuses font disparaître les distances, et convient les hommes des climats les plus éloignés à se traiter en amis, à abjurer leurs préjugés et leurs haines, à se jeter dans les bras les uns des autres. Les montagnes élevaient des barrières insurmontables entre les territoires ; le génie de l'homme les perce de part en part. La mer, qui séparait les contrées, les réunit désormais. L'*ultima Thule* est à nos portes ; le peuple que le poëte représentait comme écarté du reste du monde par la mer (*toto divisos orbe*) est celui qui, à la faveur de la mer elle-même, a le plus de relations avec toutes les parties de la terre, et dont les essaims se répandent le plus facilement sur tous les continents, sur tous les archipels. Chaque jour une découverte nouvelle vient relier davantage les peuples. La célérité qu'avait donnée la vapeur pour franchir l'Océan et pour voler sur la surface de la terre, est déjà dépassée dans une proportion inouïe. L'électricité est venue donner à la transmission des idées

des ailes d'une rapidité fabuleuse. C'est une vitesse qui ne peut plus se comparer qu'à celle de la pensée. Désormais une nouvelle pourra faire le tour du monde dans une fraction de seconde, et déjà le peuple qui a plus que tout autre le sens et le goût de la vitesse, celui des États-Unis, avec l'activité qui est son caractère, établit cette communication électrique, à l'usage du commerce, sur un réseau dont le développement total sera de 13 à 14,000 kilomètres, treize ou quatorze fois le diamètre de la France!

Ainsi, Messieurs, quand l'économie politique, repoussant le système de l'isolement, érige en principe la liberté des relations entre les hommes de tous les pays, elle a pour elle une mystérieuse puissance à laquelle les hommes obéissent malgré leurs préjugés et leurs passions, la force des choses.

De nos jours, néanmoins, pendant que les découvertes de l'esprit humain favorisent cette fusion générale des intérêts, cette noble et consolante pratique de la fraternité; pendant que les peuples, avec l'entraînement de l'enthousiasme, se font les instruments de la volonté supérieure qui nous y pousse, en choisissant pour l'objet de leurs plus vastes entreprises financières l'établissement des voies ferrées, moyens nouveaux et incomparables de communication et d'échange, il est devenu de mode, dans certaines coteries de recommander plus que jamais l'isolement. Aujourd'hui la Chine elle-même abat son antique muraille et ouvre ses ports aux productions étrangères; c'est le moment qu'une certaine coterie choisit pour exhorter les nations de l'Europe à ériger chacune sa muraille autour de ses frontières. Ne trouvez-vous pas que le conseil est frappant d'à-propos?

Dans votre bon sens, vous seriez tentés de croire que si quelque Christophe Colomb découvrait une terre ou

le blé germât spontanément, et où la nature offrît le fer à l'état natif sous forme de barres qu'il n'y aurait qu'à ramasser, ce serait un bienfait pour la civilisation entière, qui a tant de peine à nourrir fort médiocrement les populations ou à leur donner les instruments du travail : au gré d'une certaine doctrine qui s'arroge le nom du *travail national*, vous commettriez une erreur condamnable. Cette libéralité de la nature serait une calamité du genre de la peste, et il faudrait s'en garer par une triple barrière de droits ou par le mur à pic de la prohibition. Nos ouvriers ne mangent pas de viande, parce que la France n'en produit pas assez, et c'est ainsi qu'une population rachitique multiplie dans nos villes : en vertu de la même doctrine, on proclame que l'entrée du bétail étranger serait comparable, dans ses effets, à une *invasion de Cosaques*. Ce système, qui proscrit l'abondance et le bon marché, se produit au grand jour. Dans notre siècle de lumières, il se donne pour la vraie science. Il est accueilli en bons lieux avec une parfaite considération, et il jouit d'un grand crédit dans l'État. Comme dit La Bruyère : « Que manque-t-il à cette *aberration* pour être bizarre et incompréhensible, que d'être lue dans quelque relation de la Mingrélie ? »

Au milieu de ce soulèvement d'intérêts abusés, l'économie politique, au lieu de se troubler, songe à l'apologue du serpent qui a eu beau mordre et n'a pas ébréché la lime. Qu'on attaque ses principes tant qu'on le voudra, ils sont impérissables. Ce sont des vérités dont la Providence avait placé le germe dans le cœur de tout homme généreux, que la sagesse humaine a inscrites en tête de notre Charte constitutionnelle et sanctionnées par cent articles de nos codes. C'est la liberté du travail, c'est le droit de propriété, c'est l'égalité devant la loi.

La liberté du producteur est manifestement violée si

on lui interdit d'acheter où il veut, au dehors aussi bien qu'au dedans, les matières et les appareils dont il a besoin. Le droit de propriété est méconnu si je ne puis disposer des fruits de mon travail de la manière qui m'est la plus avantageuse, en les exportant où il me plaît, ou si l'on empêche l'étranger de venir me les acheter en repoussant ses propres productions. Le principe de l'égalité devant la loi est atteint si je suis contraint d'acheter cher à mon voisin ce que je trouverais à meilleur marché hors de France, pendant que lui ne me paie que la juste valeur de ce que je lui vends, parce que je travaille bien et qu'il travaille mal. C'est une contribution que je lui sers et que je ne lui dois point. La morale publique est blessée si, pour maintenir la prohibition absolue par laquelle des intérêts privés se font protéger, on viole le domicile des citoyens, on encourage la délation soldée, ou si l'on pratique à la frontière ces ignominieuses *visites à corps*, qui semblent un legs de la brutalité des temps les plus barbares. Si la législation sanctionne ces injustices et ces violences, citoyen, je m'y soumets, parce que je suis forcé de me soumettre à la loi ; mais disciple ou organe de la science, je proteste. En présence de ces abus ou de ces excès, l'économie politique répétera, jusqu'à ce que justice ait été faite, la définition profonde de Montesquieu : *Les lois sont les rapports nécessaires qui dérivent de la nature des choses.* Donc toute loi qui est contraire à la nature des choses est un instrument d'oppression.

Il y a dans ce mot de *travail national*, avec lequel on combat la liberté du commerce, un prestige contre lequel il est bon de se prémunir. Le travail ! qui ne serait empressé de l'honorer ? Avant d'accorder notre hommage cependant à qui que ce soit, il faut considérer comment il se comporte lui-même en présence de l'intérêt et de la liberté du public. Si des producteurs opprimés dans leur

travail nous demandent aide et assistance pour s'affranchir, nous devons nous empresser autour d'eux ; mais s'ils prétendent forcer la nation à se fournir de leurs produits bons ou mauvais, chers ou à bon marché, leur prétention est tyrannique : je me refuse à leur faire le sacrifice de mon droit, puisque je ne veux ni ne dois porter atteinte au leur, et je leur oppose le principe de la liberté comme une égide qui défie tous leurs efforts ; ainsi que l'a dit un philosophe, à propos de la liberté même du commerce, « la liberté est le fondement de tout droit : rien ne vaut contre elle. »

Encourageons le travail toutes les fois qu'il se montre habile, actif, éclairé, en lui rappelant que la première preuve qu'il ait à donner de ses mérites consiste à respecter la liberté du public. Ne lui décernons le titre de national qu'autant qu'il s'est mis en mesure de subvenir mieux que personne aux besoins de la nation.

Lorsqu'une industrie ne satisfait pas à cette condition, ne perdons pas de vue que la faveur qu'elle réclame sous le nom de protection produit sur l'économie nationale le même résultat qu'une addition au budget de 20, 30, 50 millions, ou plus encore. Sous prétexte d'affranchir la nation d'un tribut à l'étranger, tribut qui n'existait pas, on lui impose un tribut trop réel, toutes les fois qu'on empêche l'entrée des productions étrangères, et l'on porte un coup à la liberté.

Il faut voir dans le travail ce qu'il est, un moyen et non pas un but. L'homme se livre au travail, non afin d'agiter ses membres et de faire mouvoir des mécaniques, mais afin de retirer de la planète où Dieu l'a jeté les objets nécessaires à ses besoins. Le travail de Pénélope, qui passait la nuit à défaire ce qu'elle avait fait le jour, est très-recommandable aux yeux de la morale, et dans les annales de la fidélité conjugale il brille d'un vif éclat ;

mais du point de vue économique, il est de nulle valeur. Ce n'est pas avec ce travail-là que Pénélope tenait sa maison ; heureusement pour elle, elle avait d'autres revenus. La société, au contraire, n'a pour vivre que les fruits de son travail. L'homme d'État, ainsi que l'économiste, prise le travail en raison de sa fécondité. L'objet qu'on doit se proposer en traçant les lois qui concernent le travail est, non d'avoir le plus de travail possible en faisant abstraction de la proportion des produits créés, mais bien d'obtenir la plus grande masse possible de produits en retour du travail des populations. C'est ainsi que la nation arrive à mieux satisfaire ses besoins, c'est ainsi que le genre humain se soustraira à la lèpre de la misère. Or, il est facile de voir que le maximum des produits répond à la liberté du commerce. Il y a deux raisons pour cela. D'abord, avec la liberté du commerce, chaque peuple se livre de préférence aux industries où il excelle. Par la voie des échanges, chacun tire ensuite de l'étranger, contre ses propres productions, celles que l'étranger fait mieux que lui et peut donner à plus bas prix. Chaque peuple alors fait davantage de ce qu'il fait le mieux, et s'approvisionne chez les autres de ce que les circonstances naturelles ne lui permettent pas d'exécuter aussi bien. Pour le même travail, on a plus de produits de toute sorte, parce qu'on a multiplié la fécondité de son propre travail par la fécondité du travail d'autrui. En second lieu, par la liberté du commerce, le champ de la concurrence est agrandi. Les industries, nécessairement nombreuses, qu'on exerce en même temps que d'autres peuples, en reçoivent une impulsion plus active. Alors tous les perfectionnements accomplis au dehors franchissent aussitôt les frontières. Telle fabrication dont on n'aurait pas eu l'idée si l'on eût été clos d'une muraille, vient s'acclimater dans le pays, parce que l'é-

tranger lui-même en apporte les modèles, les instruments, et en offre les artisans même. Si, sous prétexte de la défense du travail national, vous isolez la nation dans une étroite enceinte, vous la privez de tous ces avantages. Si c'est protéger le travail national que d'accabler la nation de travail pour procurer, tout compte fait, aux travailleurs de tous rangs moins d'aliments, moins de vêtements, moins de mobilier, moins de toute chose, les adversaires de la liberté du commerce ont raison. Mais si la vraie protection du travail national consiste à faire en sorte que, pour la même quantité de travail, les travailleurs aient une plus forte ration de pain, de viande et de vin, de café et de sucre, des habits plus moelleux et plus élégants, des logements mieux éclairés, mieux chauffés, plus dignes d'être l'asile d'une famille heureuse, et, en un mot, tous les éléments de ce bien-être qui est plus qu'une jouissance, qui est nécessaire à la santé de l'homme, plus qu'à sa santé, à sa dignité, oh! alors, bien certainement, c'est la liberté du commerce qui l'emporte, et c'est à elle que nous devons adresser nos hommages; c'est elle que notre législation doit mettre sur le pavois, et non pas la doctrine protectionniste.

Il ne manque pas de faits propres à faire voir jusqu'où s'étend l'influence de cette prétendue protection, et le dommage énorme qu'on a causé par là aux industries les plus vitales de la France et au public français en général. Je vous en citerai un seul : en 1668, lorsque la France commença l'application de ce système, elle vendait à l'Angleterre une quantité de vins que les relevés commerciaux portent à 20,000 tonneaux (180,000 hectolitres). Depuis lors, la population du royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande a plus que triplé; la richesse générale y a suivi une progression beaucoup plus rapide. A en juger par le progrès d'autres grandes con-

sommations, l'on serait fondé à dire que si les rapports commerciaux des deux nations fussent restés sur le même pied, l'Angleterre nous achèterait présentement dix ou douze fois autant de vin qu'alors, soit 200,000 tonneaux au moins. Mais à partir de 1668, les deux nations se sont mises à se frapper à coups redoublés de prohibitions; la vérité m'oblige même à dire que c'est nous qui commençâmes et que nous n'avons pas cessé encore, quoique l'Angleterre vienne de répudier avec solennité les doctrines restrictives et proclamer la liberté du commerce. Aujourd'hui nous ne plaçons dans le Royaume-Uni que le septième de ce que nous y vendions il y a près de deux siècles, la soixante-dixième partie de ce que nous devrions y vendre. Ce n'est malheureusement pas le seul marché où nous ayons attiré cet effroyable échec à une production à laquelle notre sol convient admirablement, et dont nous possédons mieux que personne tous les secrets. Ainsi l'agriculture française est dépouillée d'un débouché extrêmement étendu, et par la même aventure le public français en général est privé d'autres objets que l'étranger fait mieux que nous et qu'il nous eût expédiés en retour de nos vins.

Mais il s'agit du travail national, nous dit-on, national, entendez-vous? J'entends très-bien. Ce sont des Français qui veulent que, nous tous le public, nous leur fassions le sacrifice de nos intérêts, de notre liberté; ils nous le demandent en disant que le patriotisme nous l'ordonne. Messieurs, le patriotisme, jusqu'à présent, consistait à subordonner son intérêt particulier à l'intérêt général, à respecter profondément la liberté du public, quand même il devrait nous en coûter quelque chose. Depuis un demi-siècle, il a été donné en France des preuves innombrables de patriotisme, et c'était ainsi qu'on l'avait compris. Mais il paraît que *nous avons*

changé tout cela, comme disait Sganarelle, quand il annonçait que le cœur était à droite. Le patriotisme désormais consistera à subordonner imperturbablement l'intérêt général à l'intérêt particulier. Comme pendant à cette nouvelle notion du patriotisme, on parle d'une géométrie nouvelle qui prendra pour axiome fondamental que la partie est plus grande que le tout.

Aux termes de cette doctrine, il suffirait donc d'être Français pour disposer du public à son gré, pour faire litière de l'intérêt et de la liberté du public. Mais le public aussi est Français, et il a infiniment plus de droits à ce que ses intérêts et sa liberté soient garantis qu'on n'en a pour les violer. Les privilégiés qu'en 1789 la Constituante rangea sous le niveau commun, étaient des Français qui aimaient leur pays, qui faisaient profession d'aller en personne verser bravement leur sang sur les champs de bataille. Cependant, comme leurs priviléges étaient contraires à la liberté et à l'équité, on les leur retira. On les força d'être Français de la seule façon qui soit permise, de celle dont il faut que désormais tout le monde se résigne à l'être, c'est-à-dire sans prélever des redevances sur ses concitoyens, sous quelque prétexte que ce soit, même celui du *travail national*, et en respectant la liberté du prochain au particulier comme au général.

Que si la protection est réclamée comme un secours pour faire vivre les personnes qui se livrent à certaines industries, si l'on s'adresse à la charité du public, la question prend un aspect tout spécial, et la qualité de Français, dont se prévalent les solliciteurs, est faite pour nous toucher. Mais alors, que chacun parle la langue et garde l'attitude qui conviennent à sa position. Une charité même nationale, même réduite à ce qui est strictement indispensable, est essentiellement volontaire

et temporaire. Une aumône obligatoire et perpétuelle serait la taxe des pauvres ; ce n'est point par là que l'Angleterre se recommande à notre imitation, et l'Angleterre elle-même s'en est lassée. Qu'on fasse durer une charité de ce genre cinq ou dix ans, afin que les intéressés aient le temps de se livrer à des efforts utiles et de se retourner, ce sont de ces dispositions transitoires auxquelles les hommes modérés applaudissent, que le public approuve, quoique ce soit lui qui paye. Ainsi, Messieurs, ce qu'on nomme la protection pourrait se justifier, dans une certaine mesure de quotité et de durée, s'il était bien entendu que c'est un secours provisoire sollicité et obtenu de la bienfaisance du public. Le public, alors, en ouvrant les cordons de sa bourse, dit à ceux qu'il assiste : « Vous vous étiez engagés à égaler vos rivaux de l'étranger, vous n'avez pas tenu votre promesse; je vous donne quelques années de plus, en vous avertissant que je n'irai point au delà. « Les protégés, tels que je les imagine, reçoivent le subside avec reconnaissance et soumission. Chacun est à sa place, et tout est dans l'ordre. Mais si, au contraire, le subside était impérieusement exigé comme une chose due ; si, non content de droits protecteurs modérés, passagers et décroissants, on les voulait excessifs et à perpétuité ; si, non content même de droits exorbitants, on voulait éterniser la prohibition absolue avec son cortége de vexations et d'outrages à la morale publique, les rôles seraient intervertis, et l'on courrait le risque de soulever des tempêtes.

Vous vous souvenez, Messieurs, de la rencontre que fit Gil Blas quand il s'éloignait de sa ville natale d'Oviedo pour commencer son orageuse vie. C'était sa première journée. Il était sur la mule de son oncle le chanoine, et recomptait ses quarante ducats, lorsqu'il rencontra un

mendiant qui, en lui demandant la charité, le couchait en joue de son escopette. Gil Blas s'empressa de mettre plusieurs réaux dans le chapeau du mendiant. Pour un pauvre écolier de dix-sept ans, seul et sans armes, sur le grand chemin, c'est ce qu'il y avait de mieux à faire. Mais des sociétés puissantes, de grands peuples jaloux de leur liberté veulent être traités avec respect, et on n'obtient point leurs réaux si l'on ne se présente dans une attitude modeste et soumise (1).

En instituant la liberté du travail dans l'enceinte de nos frontières, par l'abolition des corporations et par l'inauguration de la concurrence, on a fait parvenir l'industrie française à un haut degré de splendeur. Que l'on complète l'œuvre ; qu'on affranchisse les relations internationales comme on a affranchi les échanges intérieurs. Une fois qu'il sera dégagé de toute entrave, l'esprit français, si justement renommé pour sa vivacité, ouvrira à l'industrie nationale les destinées les plus magnifiques.

On comprendrait encore cet effroi de la concurrence étrangère de la part d'une industrie arriérée, qui en serait à essayer timidement ses forces. Mais consultez les documents officiels, vous y verrez à quel point nous sommes arrivés déjà en comparaison des autres peuples. Nous versons sur le marché général du monde, en concurrence avec l'étranger, pour plus de cent millions de tissus de coton, et des tissus de laine pour une somme

(1) Au mois de novembre 1846, le Comité directeur de l'association prohibitionniste, qui s'est donné le nom d'*Association pour la défense du travail national*, avait adressé au gouvernement une dépêche par laquelle on le menaçait en toutes lettres *d'armer ses ennemis*. Le Comité publia lui-même cette dépêche dans le journal qui lui sert de *Moniteur*, avec la signature de tous ses officiers. Il est bien connu que ce même Comité a fait plusieurs fois violence au gouvernement dans les années qui précédèrent la date de ce discours n° VIII.

(*Note de la présente édition*.)

presque égale (1). Nos articles de goût, les mille objets de la fabrique parisienne, sont recherchés du monde entier qui renonce à les égaler. Je ne parle pas des soieries, où nous sommes les premiers, ni des productions de notre terroir, qui a été vraiment privilégié de la Providence. Cette Angleterre si redoutée, elle nous prend nos mérinos, nos draps, nos fils de laine; nos toiles peintes vont lui faire concurrence jusque dans Manchester. A force de génie et de persévérance, la France a réussi à déposséder les régions tropicales elles-mêmes d'une production que la nature semblait leur avoir réservée, celle du sucre. Est-ce une industrie aussi puissante qui doit, qui peut avoir peur de personne?

L'économie politique s'attache de toutes ses forces à la notion de la liberté du travail. C'est que la liberté est de l'essence de l'industrie humaine. Qu'est-ce en effet que l'industrie? Ce n'est pas seulement un effort musculaire et une opération matérielle. L'industrie est, avant tout, l'action de l'esprit humain sur le monde physique. Or, l'esprit est essentiellement libre; l'esprit, dans tous ses exercices, a besoin de la liberté, exactement comme il faut de l'air sous les ailes de l'oiseau pour qu'il se soutienne et avance dans sa course. Et ici, Messieurs, je vous citerai quelques lignes d'un excellent Mémoire d'un des plus célèbres philosophes modernes sur Adam Smith (2). L'auteur de ce Mémoire s'exprime ainsi qu'il suit à propos de la liberté du travail en général et de la liberté du commerce en particulier : « L'ordre naturel de la société humaine consiste à y faire régner la loi qui

(1) Je mentionne ici la valeur officielle, qui, pour les tissus de coton surtout, est exagérée; mais il n'en reste pas moins une exportation considérable.

(2) M. Cousin : *Mémoire sur Adam Smith,* lu à l'Académie des sciences morales et politiques en novembre 1846.

convient à la nature des êtres dont cette société est formée. Ces êtres étant libres, leur loi la plus naturelle est le maintien de leur liberté. C'est là ce qu'on appelle la justice. Il y a dans le cœur de l'homme, il peut donc et il doit intervenir dans la société d'autres lois encore, mais nulle qui soit contraire à celle-là. L'État est avant tout la justice organisée, et sa fonction première, son devoir le plus étroit, est d'assurer la liberté. Et quelle liberté y a-t-il dans une société où n'est pas la liberté du travail?... »

Ainsi, Messieurs, voici comment se présente la liberté du travail dans son unité, dans toute son ampleur; elle n'est pas seulement conforme aux intérêts du public, elle n'est pas seulement compatible avec la conservation des intérêts individuels engagés dans la plupart des industries, elle n'est pas seulement commandée par les présentes conditions politiques de la civilisation, elle a son origine dans la nature même de l'homme.

La liberté du travail n'en a pas moins des adversaires nombreux et obstinés. C'est l'esprit réglementaire, pâle et triste réminiscence du despotisme, abus d'autorité qui n'est pas encore déraciné; c'est un petit nombre d'intérêts privés qui profitent du dommage infligé à l'intérêt public; c'est un grand nombre d'intérêts qu'on repaît d'illusions et qui se trompent complétement sur ce qui doit les servir; c'est, il faut le dire aussi, l'ignorance de la multitude qui se laisse égarer par des préjugés nationaux, et, sur ce point, plus d'une personne éclairée d'ailleurs est de la multitude. Mais tous ces obstacles seront surmontés. L'économie politique est en droit de dire à ceux qui essayent de barrer le chemin à ses principes : « Il y a près d'un siècle que je vous connais. C'est « vous qui autrefois vouliez maintenir les lignes de « douanes entre les provinces de la monarchie; c'est

« vous qui vous opposiez avec acharnement à l'édit « de Turgot pour l'abolition des maîtrises et des ju- « randes, et qui, cet édit à peine promulgué, en arra- « chiez la révocation à un gouvernement pusillanime. « Dans ces temps de monopole et de despotisme, où « l'industrie la plus utile avait besoin, pour s'établir, « d'une permission spéciale, c'est vous qui, lorsqu'il « s'agit d'autoriser la fabrication des toiles peintes, « *arrosiez de vos larmes les pieds du trône* (je cite les « documents de l'époque) pour prévenir cette cala- « mité prétendue. Les douanes intérieures n'en ont pas « moins été abolies; les corporations privilégiées, les « maîtrises et les jurandes n'en sont pas moins tombées; « la fabrication des toiles peintes n'en a pas moins fait la « fortune des provinces que vous disiez qu'elle ruinerait. « C'est toujours de l'intérêt national que vous vous êtes « dits les organes, et constamment vos défaites ont été « signalées par l'avancement de l'intérêt national. Vous « parlez aujourd'hui des terres qui *tomberont en friche*, « ce sont les termes dont vous vous serviez quand vous « vouliez faire interdire la fabrication des toiles peintes « dans la Normandie, qui n'a jamais été aussi bien cul- « tivée que depuis qu'elle en fait. Vous repoussez la li- « berté du commerce en évoquant le fantôme de l'*An-* « *glais ;* ce fantôme, c'est celui qu'au dire des historiens « vous faisiez apparaître dans le conseil du roi Louis XVI, « pour l'empêcher de signer l'édit sur les maîtrises et les « jurandes (1). Vous êtes donc frappés de stérilité à ce « point que vous ne trouvez rien de neuf, même pour « formuler vos sophismes et déguiser l'intérêt privé dont « vous vous inspirez. Faites place à l'intérêt public et à « la liberté ! »

(1) *Histoire de Louis XVI*, par M. Droz, t. Ier, p. 204.

Il est une œuvre pour laquelle tous les ressorts de la société doivent être tendus, en vue de laquelle les lois doivent être coordonnées le plus possible ; je veux parler de celle qui consiste à élever la condition du plus grand nombre. La liberté du travail, prise dans le sens le plus large, doit être pour cette œuvre un puissant auxiliaire. Pour l'immense majorité des hommes dont le travail est l'unique patrimoine, la liberté positive et pratique est et sera toujours la liberté du travail. C'est par elle que l'esprit de perfectionnement vivifiera toutes les branches de la production, et que graduellement se résoudra le problème de la vie à bon marché dont la solution est commandée aux sociétés modernes pour leur honneur et pour leur sécurité. C'est sous les auspices de la liberté du travail que se généralisera le bien-être qui, pour le plus grand nombre, est la base nécessaire du progrès intellectuel et du progrès moral. Pour atteindre ce but si glorieux et si impérieusement indiqué par les circonstances où le monde entier est engagé, il ne faut rien moins que le libre essor des intelligences, et que l'émulation de toutes les nations. Ainsi le système ultra-réglementaire qui, dans le sein de chaque État, tend à couper les ailes à l'esprit d'entreprise, et le système de l'isolement commercial, qui empêche les découvertes des autres peuples de communiquer leur impulsion au travail national, sont des maladies du corps politique, qui portent préjudice aux intérêts généraux de la société, et y perpétuent les causes de désordre et d'agitation en exerçant particulièrement leur influence délétère sur le sort présent et à venir des classes ouvrières.

Je m'arrête sur cette pensée, Messieurs, en la recommandant instamment à vos méditations. J'y devais insister pour remplir convenablement la mission dont j'ai

l'honneur d'être chargé, celle de vous enseigner l'économie politique ; car vous serez des économistes avancés, vous aurez à un degré remarquable la clef de la science, lorsque vous vous serez complétement approprié la notion de la liberté du travail.

IX

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1848-49.

L'Économie politique et le Socialisme.

MESSIEURS,

Depuis la dernière fois que nous nous sommes trouvés ensemble, il y aura bientôt un an, l'économie politique a été l'objet d'accusations multipliées ; pendant un certain temps même, elle a été vaincue et proscrite, mais la réparation ne s'est pas fait attendre, et l'indépendance des professeurs, qui avait reçu une grave atteinte, a obtenu une sanction nouvelle (1). En ce qui me concerne, c'est un devoir qu'il m'est doux de remplir d'en exprimer publiquement ma reconnaissance envers les pouvoirs de l'État. La réhabilitation de l'économie politique n'a pas

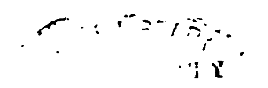
(1) Dans l'intervalle, le gouvernement provisoire de la république avait supprimé la chaire d'économie politique du Collége de France. L'Assemblée Constituante la rétablit en novembre 1848.

été sans quelque éclat; elle s'est vue officiellement appelée, de concert avec les autres sciences morales et politiques, par l'autorité justement émue, à la défense de la société menacée, et, dans cette œuvre importante, elle a dignement rempli son rôle.

Je pourrais donc me dispenser de présenter aujourd'hui la justification de l'économie politique. Cependant, j'estime qu'il n'est pas superflu de montrer en quoi les attaques qui ont été dirigées contre elle sont injustes, et c'est ce que je vais essayer.

Ces accusations attestent une confusion d'idées qu'il est utile de débrouiller. C'est une bonne occasion de faire voir ce que c'est que l'économie politique, quel est le but spécial qu'elle s'assigne, quelle est la nature de l'action qu'elle prétend exercer. Et peut-être n'en faudrait-il pas davantage, si un exposé pareil était bien fait, pour lui concilier une partie de ses adversaires eux-mêmes, car ces adversaires, je n'en doute point, ne recherchent que la vérité.

L'économie politique, à ce qu'ils assurent, prend sous sa protection l'égoïsme, puisqu'elle reconnaît l'intérêt personnel comme un mobile légitime, et lui accorde un rôle important. Elle est sans cœur ni entrailles; elle ferait volontiers l'apothéose de la cupidité la plus insatiable et la plus barbare, car la concurrence est-elle donc autre chose? Elle classe parmi ses autorités Malthus, dont la doctrine repose sur un principe cruel, car il a dit à une partie des membres de la famille humaine qu'ils étaient *de trop au banquet de la vie.* L'économie politique, poursuivent-ils, est hostile au pauvre et courtise le riche. Toutes les tendresses qu'elle peut avoir, elle les réserve pour le capital, qui est l'agent de l'exploitation de l'homme par l'homme. Non-seulement elle est impuissante à donner du soulagement au grand nombre qui



souffre, mais elle insulte à la misère du malheureux; quand on la presse de s'expliquer sur les procédés qu'elle recommanderait pour l'avancement de la société, dans le nombre et avant tout, c'est l'épargne et la tempérance qu'elle indique, l'épargne à ceux qui n'ont rien, la tempérance à des gens qui meurent de faim!

S'il y a dans cet auditoire, ce qui est possible, des personnes qui n'aiment pas l'économie politique, elles trouveront, je l'espère, que je viens de reproduire les reproches qu'ils lui font, sans tempérer en rien la rigueur de leur langage.

Examinons donc si ces plaintes véhémentes sont fondées; cherchons si l'économie politique a les mauvais penchants qu'on lui suppose, et si c'est bien à elle qu'il faut s'en prendre de tout ce dont on l'accuse. Procédons à cet examen tranquillement, sans acception de personnes, en nous plaçant au-dessus des passions politiques, qu'on doit toujours laisser à la porte des enceintes consacrées à la science.

Ce qui a servi de prétexte à l'accusation intentée contre l'économie politique de favoriser l'égoïsme, c'est qu'elle reconnaît l'intérêt personnel pour le principal mobile de l'industrie humaine, et qu'elle approuve, qu'elle recommande qu'on mette ce ressort en jeu par l'énergique moyen de la concurrence. L'intérêt personnel, dit-on, est l'égoïsme même, et les excès auxquels la concurrence donne lieu peuvent être qualifiés de saturnales de l'égoïsme.

Que penseriez-vous, Messieurs, d'une personne qui reprocherait aux astronomes de baser leurs calculs sur la loi de l'attraction universelle découverte par Newton, ou qui s'élèverait contre les constructeurs de machines à vapeur, parce que leur point de départ est cette proposition, que l'eau vaporisée a une grande force d'expan-

sion? Vous jugeriez, n'est-il pas vrai, que la réprimande est fort malavisée. Ceux qui, de nos jours, font un crime à l'économie politique du rôle qu'elle accorde, dans ses raisonnements, à l'intérêt personnel, tombent dans une méprise à peu près semblable. Il est aussi impossible de concevoir la production de la richesse sans l'action permanente et intense de l'intérêt personnel que le mécanisme planétaire sans la gravitation, ou que la machine due à Papin et à Watt sans la force élastique des liquides vaporisés. L'homme est porté à produire la richesse par la force des appétits et des besoins qu'il ressent dans sa fibre même. Ce sont d'abord ses sensations individuelles, ou celles des personnes dont la vie est étroitement liée à la sienne, et dont il est le protecteur naturel, qui le provoquent au travail dont la richesse, ou l'aisance, ou le simple maintien de l'existence est le fruit. Il faut qu'il se défende, lui et sa famille, contre la faim, contre le froid, contre toutes les intempéries des saisons. Il veut non-seulement conserver, mais orner sa personne et celle de ses enfants ; il veut rendre commode sa demeure. Tout cela est essentiellement personnel, c'est le cri du moi, qui lutte pour s'approprier des objets extérieurs. Voilà pourquoi l'acte de produire de la richesse a toujours été et sera toujours, en vertu de la nature humaine, par l'ordre suprême du Créateur qui a composé cette nature, un acte personnel, relatif à l'individu ou au petit monde de la famille. Les besoins de l'homme sont tellement pressants; il y faut une satisfaction tellement immédiate, tellement incessante, qu'il n'y aurait pas moyen d'y subvenir si chacun n'en faisait son affaire personnelle.

On en a fait la remarque avec beaucoup d'à-propos dernièrement ; plus la société s'est perfectionnée, plus la propriété y est devenue individuelle, ce que nos adversaires

appellent égoïste, en se dégageant successivement des liens de la communauté où, dans les imparfaites sociétés des temps primitifs, elle était plus ou moins asservie (1).

Il s'est passé là un double phénomène d'action et de réaction : d'une part, à mesure que le progrès de la société, développant la liberté, investissait la personnalité humaine de nouvelles garanties, la propriété de la terre et des capitaux en général tendait à être de plus en plus individuelle. D'autre part, à mesure que la personnalité humaine était encouragée à posséder la richesse, et par conséquent à la produire, une circonstance favorable au progrès général de la société se manifestait de plus en plus. C'est un des aspects du progrès social que la masse de produits de toute sorte, aliments, vêtements et tout le reste, qui est sans cesse créée et recréée par l'activité de la société, pour se répartir entre les hommes et subvenir à leurs besoins, soit de plus en plus grande ; car si le progrès social consiste en ce que la société soit plus éclairée et possède une notion plus élevée et plus étendue de la morale, c'est un autre aspect nécessaire de ce progrès, qu'en masse la société ait plus de bien-être, et par conséquent, à chaque instant, la disposition d'une plus grande quantité de produits. Or, c'est un fait constant, la grandeur de la production de la richesse est en proportion de l'excitation donnée à l'effort de chacun par l'intérêt personnel. Voilà comment le ressort de la personnalité a dû, pour le progrès même du genre humain, être appliqué de plus en plus à la production de la richesse. Et ceci vous explique, d'un mot, comment la législation de l'Europe s'est conformée à l'esprit du progrès quand elle a livré l'industrie au principe de la concurrence, appel énergique au sentiment individuel.

(1) Cette proposition a été fortement motivée par M. Franck, membre de l'Institut, dans son écrit *Le communisme jugé par l'histoire*.

Mais, reprennent nos adversaires, l'intérêt personnel est le proche parent de l'égoïsme ; mais il peut devenir cupide ; mais la concurrence peut dégénérer en une guerre d'une avidité impitoyable et ignominieuse.

Ceux qui s'expriment ainsi ne remarquent pas qu'ils font le procès à la liberté humaine elle-même, et que ce qui serait détruit, s'ils avaient raison, ce n'est point l'économie politique, c'est le libre arbitre du genre humain. Sur la pente de l'intérêt personnel l'homme peut être entraîné à des abus : qui est-ce qui le nie? Mais faut-il pour cela supprimer l'intérêt personnel ? Et quelle est donc celle de ses facultés dont l'homme ne peut abuser? Je dirai plus, quelle est la vertu dont, à force de l'exagérer, ou en l'isolant, ou en l'appliquant à rebours de la justice et du bon sens, on ne puisse faire sortir un crime ? L'homme est un être libre : voilà pourquoi l'abus de toute chose lui est possible, et tout écart de la ligne droite facile, s'il le veut. Vous ne supprimerez absolument l'abus et l'écart que si vous anéantissez la liberté humaine elle-même.

Eh, sans doute, il ne faut pas que l'homme s'abandonne corps et âme à l'intérêt personnel en faisant abstraction de tout le reste. L'homme a des devoirs envers lui-même et envers sa famille ; mais c'est l'A, B, C de la morale qu'il a des devoirs aussi envers le prochain, envers la patrie, envers la famille humaine tout entière. La vertu, la simple honnêteté consistent à faire marcher de front l'ensemble des devoirs. L'individu qui s'absorbe dans une idée fixe devient bientôt, dans l'ordre intellectuel, un aliéné que les médecins envoient à Charenton. Dans l'ordre moral, du moment qu'on fait abstraction complète d'une partie de ses devoirs pour se complaire dans le reste, on est à la veille, par cela même, de devenir un malhonnête homme ou un criminel ; il y a fort long-

temps que les moralistes le disent, grâce à Dieu. C'est pour cela que la philosophie n'est pas seulement belle, qu'elle est hautement utile, puisqu'elle éclaire nos intelligences sur l'ensemble de nos devoirs, et sur l'enchaînement qu'ils ont les uns avec les autres. C'est pour cela que la religion n'est pas seulement sublime, qu'elle est une nécessité sociale, et que, selon l'expression du poëte :

Si Dieu n'existait pas, il faudrait l'inventer.

Car la religion nous façonne, au nom de Dieu lui-même, à aimer tous nos devoirs en même temps que la philosophie nous les fait comprendre et nous montre le lien qu'ils ont les uns avec les autres. Les reproches qu'on adresse à l'économie politique, à l'occasion de l'intérêt personnel et de la concurrence, seraient parfaitement fondés si elle prétendait qu'elle tient lieu de la morale et de la religion. Mais où donc a-t-on vu qu'elle ait jamais nourri cette prétention déréglée ?

De tous les auteurs qui comptent en économie politique, il n'en est pas un qui ne se soit apitoyé sur les fâcheux effets qu'a produits quelquefois la concurrence, lorsqu'elle est devenue acharnée. Tout en démontrant que les bons effets permanents et généraux de la concurrence compensaient mille fois, pour la masse, ces accidents funestes, les hommes qui font autorité en économie politique ont gémi sur ces douleurs et ces ruines. Et ils ne se sont pas contentés de gémir ; ils ont enseigné que la pratique d'une certaine vertu, que l'économie politique n'a point par elle-même la puissance d'inculquer aux hommes, mais qu'elle suppose en eux, pouvait, dans une forte mesure, parer à ces échecs et à ces souffrances. Cette vertu est la prévoyance qui peut s'exercer solitairement, individuellement, qui peut aussi agir par la mé-

thode collective, et qui alors a de grands succès. Comme correctif de l'isolement absolu et des écarts de l'intérêt personnel, l'économie politique a signalé aux hommes le bien qu'ils avaient à attendre de l'association. Les maîtres de la science ont décrit les formes que l'association pouvait prendre pour subvenir aux divers besoins de notre nature. Ils distinguent l'association pour la production, l'association pour la consommation, l'association pour l'épargne, et ils ont fait ressortir la puissance de la solidarité sous mille aspects. L'un des derniers travaux économiques de l'homme illustre, si glorieusement mort il y a quelques mois, auquel j'ai eu l'honneur de succéder dans cette chaire, était consacré précisément à exposer les vertus de l'association pour l'amélioration du sort des classes ouvrières (1).

Une des meilleures définitions qui pourraient être données de l'économie politique serait de dire que c'est l'application des principes généraux du droit public, existant et reconnu, à l'échange des produits et des services entre les hommes. Ces mots, *des principes généraux du droit*, nous révèlent aussitôt combien porte à faux le reproche articulé contre l'économie politique d'être une science sans générosité, sans abandon, sans entrailles. Quand un magistrat est sur son siége et qu'il juge un procès entre mon voisin et moi, je ne puis lui demander d'être généreux, ni d'avoir de l'abandon, ni de se laisser aller à la sensibilité de son cœur. Car s'il est sensible, pourquoi le serait-il en ma faveur plutôt qu'en faveur de ma partie adverse? Tout ce que je puis réclamer de lui, c'est qu'il soit juste, qu'à l'image de la loi, il reste inflexible sur le terrain de l'équité, sans que jamais ce

(1) *Notice sur Malthus*, insérée en tête des œuvres de celui-ci dans la grande collection Guillaumin.

soit l'impulsion de son cœur qui fasse pencher la balance. De même de l'économie politique; les indications qu'elle donne, les règles qu'elle pose, doivent être modelées sur la justice qui est réciproque, et qui ne sacrifie pas à l'une des parties le droit de l'autre.

Est-ce à dire qu'il faille exclure des rapports des hommes entre eux la bienveillance, la charité, le dévouement, le sacrifice? Non sans doute. Une société où ces sentiments seraient éteints serait frappée à mort, le mouvement du fluide vital lui-même s'y suspendrait. L'erreur que je combats ici est de croire que ce soit l'économie politique qui puisse servir de mobile à ces généreuses manifestations de l'âme. L'économie politique s'arrête là où cesse la stricte justice, et là commence le domaine d'autres puissances plus tendres, plus spontanées, ou placées plus haut dans l'ordre hiérarchique. L'économie politique s'applique à être juste; la charité et le dévouement sont par delà la justice. Il appartient à l'économie politique de suggérer à la société une partie des lois auxquelles celle-ci doit se conformer pour se soutenir et se développer. Mais la charité, le dévouement, les accents du cœur ne peuvent s'écrire dans les lois, car si la loi me signale les actes de charité que j'ai à faire et me fixe les sommes que je donnerai pour soulager les souffrances de mon prochain, je cesse d'être charitable, je ne suis plus que contribuable. Si la loi enjoint à Curtius de se jeter dans le gouffre, ce n'est plus un héros qui, dans son libre arbitre, se dévoue magnanimement pour sa patrie qu'il aime et qu'il voit éplorée; c'est un malheureux que vous assassinez.

Prescrire la charité et le dévouement par acte législatif, ne tendrait à rien moins qu'à démoraliser la société; car on détruirait ainsi le lien de la sympathie entre le

bienfaiteur et celui qui reçoit le bienfait. On anéantirait la liberté du premier, et c'est cette liberté qui eût fait le prix de la bonne œuvre. L'âme du second n'exhalerait plus le parfum de gratitude qui remontait vers le bienfaiteur, dont c'était toute la récompense.

C'est ma conviction personnelle que les sociétés européennes en général, la société française en particulier, sont en ce moment dans une position critique d'où elles ne sortiront à leur avantage qu'autant que le sentiment chrétien, que vous appellerez indistinctement la fraternité ou la charité, y aura acquis un nouvel empire, et s'y sera révélé par des actes nouveaux sur de grandes proportions. A nos côtés, tout près de nous, est ouvert un gouffre béant que la haine a creusé, et où nous courons le risque d'être ensevelis tous pêle-mêle, sans distinction de classes et de partis; et ce gouffre, je ne vois que la charité qui puisse le combler. Si elle est mutuelle et réciproque, elle rattachera les liens sociaux qui sont rompus.

Ce n'est pourtant pas une raison pour oublier que l'économie politique est exclusivement une science de raisonnement et d'observation, et que le sentiment ne reconnaît point sa loi. Elle suppose que les hommes sont animés de désirs honnêtes, elle leur parle comme à des êtres intelligents et moraux, qui aiment à pratiquer la vertu et la justice. Par cela même, elle ne laisse pas que d'encourager indirectement l'homme à se montrer juste et vertueux. Ainsi, quand Achille est déguisé, à Scyros, sous les accoutrements d'une jeune fille, pour réveiller en lui la nature d'un héros, il suffit à Ulysse de placer sous ses yeux une épée, comme par hasard. Mais, je ne puis trop le répéter, l'économie politique n'a pas charge d'âmes. Ce n'est pas elle qui a reçu spécialement la grande mission d'inspirer aux individus des senti-

ments vertueux, de fixer dans les esprits l'amour de l'équité, encore moins de toucher les cœurs et de les faire tressaillir des élans de la charité. Elle ne va pas sur les brisées de la philosophie et de la religion, elle ne tente pas de leur dérober leurs attributions. Elle suppose qu'elles l'ont devancée et que les hommes les ont aidées à remplir leur tâche sur eux-mêmes.

Vous apercevez donc l'erreur dans laquelle tombent les détracteurs de l'économie politique. Ils méconnaissent la répartition des attributions qui existent nécessairement entre l'économie politique et les deux grandes puissances de l'ordre intellectuel et de l'ordre moral, la philosophie et la religion. Ils supposent que l'économie politique s'arroge un pouvoir qu'elle n'a point et qu'elle ne peut avoir. Ils troublent ce que nous appelons, dans la langue de l'économie politique, la division naturelle du travail, division qui, lorsqu'elle est bien tracée et bien observée, donne des résultats admirables.

Du point de vue où je viens d'essayer de vous transporter, vous aurez peu de peine à apprécier à leur juste valeur les autres griefs de nos adversaires, car ce n'est guère que la paraphrase de cette accusation, que l'économie politique n'a pas d'entrailles, et qu'elle ne parle pas la langue de la charité. Examinons, par exemple, ce qui concerne Malthus.

Ce savant économiste, dont on a fait une figure impitoyable, un exterminateur dans le genre d'Attila, ou un bourreau comme Marat, était un ministre du saint Évangile, d'un caractère pieux, des mœurs les plus douces, mais qui, heureusement pour la science et pour la nation dans le sein de laquelle il vécut et ferma tranquillement les yeux il y a peu d'années, était un philosophe observateur, suivant jusqu'au fond des faits le lien entre les effets et les causes, au lieu de s'arrêter là où se bornent

la plupart des intelligences, à la surface. A l'époque où il commença sa carrière, c'était dans toute l'Europe un travers, dont nous ne sommes pas complétement guéris encore, d'imputer aux gouvernements tout le mal qu'il y a sur la terre. Malthus, qui avait une grande érudition à la disposition d'un rare esprit d'analyse, montra que, sous les abus politiques, réels ou supposés, qu'on agitait pour les multiplier aux regards des peuples, il y avait une cause du mal plus générale, plus profonde que l'impéritie ou l'indifférence des gouvernements, à savoir : la disproportion entre les subsistances et la population. Il répandit ainsi des lumières inattendues sur l'histoire du genre humain, sur l'origine des désordres qui affligeaient souvent l'humanité, sur les causes de la décadence jusque-là inexpliquée de certains États. Le problème de l'amélioration populaire, qu'on cherchait à résoudre par des changements politiques trop souvent sans justification dans le passé des peuples, sans racine dans l'esprit national, il prouva qu'on ne saurait le résoudre qu'autant que, par la fidélité avec laquelle on se conformerait aux règles d'une saine économie et par les efforts des hommes sur eux-mêmes, le rapport entre la quantité des subsistances et le nombre des hommes aurait été et resterait avantageusement modifié. Il constata que la charité des individus et de l'État, avec les meilleures intentions du monde, prenait très-fréquemment une direction qui conduisait à vicier ce rapport au lieu de le rendre plus favorable, et il eut le courage d'en conclure, non pas qu'il ne fallait point être charitable, c'est une calomnie dont je voudrais laver la mémoire de cet homme pieux et excellent, mais qu'on devait s'appliquer à l'être de telle façon, que le rapport des subsistances à la population devînt plus propice. Sans doute l'économie politique, par le progrès naturel qu'elle a

accompli avec l'aide du temps, est en mesure aujourd'hui de donner des idées de Malthus une formule plus rigoureusement exacte que celle qu'il avait adoptée lui-même. Mais Malthus n'en fut pas moins le premier à proclamer d'utiles vérités. Ces vérités ne sont pas inhumaines, elles ne découragent pas la sympathie dont le Créateur a mis le germe dans le cœur des hommes les uns pour les autres; au contraire, elles signalent à la bienfaisance des écueils où elle pourrait faire naufrage, des maux qu'elle pourrait occasionner en croyant faire du bien.

Si j'avais à exposer ou à motiver les idées de Malthus, je substituerais à la formule qu'il a donnée, celle-ci, qui est plus générale et plus rigoureusement exacte, que dès que la prévoyance abandonne l'homme, dès que la raison cesse de régler ses instincts, dès que, pour me servir de l'expression spirituelle de Xavier de Maistre, c'est la *bête* qui mène l'*autre*, l'espèce humaine se multiplie suivant une progression beaucoup plus rapide que le capital. Or, sous cette dénomination du capital, il n'y a rien moins que les instruments du travail et les produits du travail. Quand je dis instruments du travail, j'entends tous les appareils, tous les mécanismes imaginables, depuis les menus outils du plus humble ouvrier jusqu'à la plus puissante des machines à vapeur, à l'atelier le plus vaste et le mieux combiné; depuis l'écope du batelier ou la pelle du terrassier, jusqu'à un chemin de fer tout entier avec tous ses engins et tous ses bâtiments. De même ici, les produits du travail signifient tout ce que l'industrie humaine prépare et recueille dans les champs et dans les manufactures pour les besoins personnels de l'homme, sa nourriture, son vêtement, l'ornement de son logis, pour la satisfaction de son corps et de son esprit. Sous cette forme, la proposition de Malthus est mathématique-

ment vraie, et elle pourrait servir de fondement à un traité méthodique d'économie politique.

Ce point admis, il n'est pas difficile de voir combien on a tort de faire un crime à l'économie politique de prendre la défense de ce capital dont quelques personnes, quelques écoles, ont imaginé, de nos jours, de faire une sorte de vampire contre lequel on excite le ressentiment des populations ouvrières. Il se trouve, en effet, si ce que je viens de dire est fondé, que le capital, au lieu d'être l'ennemi de l'ouvrier, lui rend un grand service, le plus grand des services possibles dans l'ordre matériel. Puisque le capital, sous l'une de ses formes, est l'instrument de toute espèce dont l'homme s'assiste dans le travail, le genre humain, s'il n'y avait pas de capital, serait réduit à tout faire de ses dix doigts et de ses muscles, sans que les éléments, les forces de la nature et les êtres de la création lui donnassent aucun secours, tout comme les malheureux fellahs que le vice-roi d'Égypte, Méhémet-Ali, avait réunis au nombre de cent mille pour leur faire creuser, sans autres outils que leurs ongles, le canal d'Alexandrie au Nil, et dont vingt ou trente mille y périrent d'épuisement. Puisque la seconde forme du capital, c'est la masse des approvisionnements formés d'avance en tout genre, s'il n'y avait pas de capital, le genre humain serait, pour sa subsistance, dans la condition des oiseaux du ciel, qui vaguent pour trouver leur pâture, ou de ces misérables tribus d'Esquimaux qui, un jour, quand la pêche a été bonne, se gorgent, comme des animaux voraces, du poisson que leur a livré la mer, et le lendemain, si la tempête ne leur permet de renouveler leurs provisions, sont livrés à toutes les angoisses de la faim.

A propos d'un procès politique qu'il eut à soutenir, et où il avait été condamné par l'effet, suivant lui, des dé-

clamations du ministère public, Paul-Louis Courier s'écriait dans son langage original : Dieu nous garde du Malin et de *la métaphore!* entendant par là que l'emploi de l'éloquence et des moyens oratoires, dans les discussions juridiques, est propre à troubler le jugement. Avec des figures de rhétorique, en effet, un avocat général passionné peut transfigurer des actions innocentes ou des peccadilles en des crimes exécrables. L'avis de Paul-Louis Courier est bon à suivre ailleurs que dans les questions juridiques ; il l'est particulièrement dans les sciences de l'ordre moral et politique.

Malthus était un savant, il employait de préférence la langue de la science, qu'il parlait admirablement ; mais se souvenant qu'il était ministre du saint Évangile, le cœur déchiré au spectacle des maux qui se présentaient à lui comme provenant de la disproportion entre la population et les moyens d'existence, il lui arriva quelquefois peut-être d'exhaler sa douleur par des paroles d'une éloquence amère. Il fit un peu de *métaphore*, et notamment cette phrase, qui est demeurée célèbre, des hommes qui *sont de trop au banquet de la vie*. C'est de ces quelques mots épars que se sont saisis les adversaires de Malthus et de l'économie politique, en tant que celle-ci approuvait les opinions de cet auteur célèbre. Par un procédé peu charitable, il les ont séparés de tout ce qui les entourait et en faisait ressortir clairement le sens, et, y attachant leurs propres commentaires, ils en ont fait une sorte d'imprécation contre les consolations que le pauvre trouve à s'entourer d'une famille ; ils les ont représentés comme un vœu homicide, tandis que ce n'était que le cri d'un homme éclairé qui souhaitait du bien-être à tous ses semblables, et qui signalait justement le débordement relatif de la population comme un des plus grands obstacles aux progrès du bien-être géné-

ral. Dans quelle proportion, à ce propos, les détracteurs de Malthus n'ont-ils pas fait de la *métaphore* à leur tour ! Mais la leur dénigrait un homme de bien, et ne rendait service à personne. Elle troublait les idées du vulgaire ; elle empêchait d'entendre un avertissement que la raison et la morale approuvent, à savoir : que les lois et les mœurs doivent combiner leurs efforts pour que le capital se multiplie dans la société, suivant une progression toujours plus rapide que la population, et que, hors de là, il est impossible de prévenir ou d'extirper la misère.

J'espère que vous voyez dès à présent à quel point les clameurs qu'on a prodiguées contre le capital sont à côté de la question, et vont même diamétralement à l'encontre du but que poursuivent les partisans de l'amélioration populaire. Si l'on veut dire qu'il faut que le riche soit humain, généreux, charitable, qu'il doit considérer le pauvre comme son frère devant Dieu, et d'une main affectueuse verser, comme le Samaritain, du baume sur les plaies de ses semblables, rien de mieux. Il est beau de réitérer les appels aux pratiques chrétiennes, pourvu cependant qu'ils se produisent chrétiennement, et que le riche ne soit pas exclu de la chrétienté. Mais comme ce n'est pas l'économie politique qui a mission d'attendrir les âmes, pourquoi trouve-t-on mal qu'elle ne l'entreprenne pas? Encore un coup, elle laisse respectueusement à la religion, qui est la souveraine des cœurs, et à la philosophie, qui partage avec la religion le soin d'enseigner aux hommes les lois de la morale, d'initier les peuples aux devoirs réciproques d'une véritable fraternité. Quant à elle, demeurant à son rang, elle aborde le sujet de l'amélioration populaire par le côté qui lui est assigné, et c'est ainsi qu'elle dit à ceux qui lui font l'honneur de l'écouter :

« Tant qu'il y aura peu de capital sur la terre, de quel-

que beaux sentiments que les législateurs soient animés, quelque sublimes pensées qu'on écrive sur le frontispice de la constitution politique, une grande partie du genre humain, de nos concitoyens, de nos frères en Dieu, restera fatalement sous le poids de la misère. Donc, au nom de l'amélioration populaire, il faut faire du capital. Le capital se fait par le travail qui porte des fruits, et par l'épargne qui met en réserve une portion des fruits du travail. Donc, l'épargne est d'intérêt public, d'intérêt populaire. Le riche dissipateur et l'ouvrier débauché, qui, l'un et l'autre, s'inquiètent peu de se rendre utiles à la société, selon la forme et dans la mesure que comporte la position de chacun, et qui dépensent tout ce qu'ils peuvent sans rien réserver, sont tous les deux des ennemis de l'amélioration populaire, et ils le sont au même titre. C'est en ce sens que l'économie politique recommande l'épargne à tout le monde sans exception, à l'ouvrier comme à l'homme qui a de l'aisance, à l'homme simplement aisé comme à celui qui est opulent. De sa part donc ce n'est pas une ironie que de parler d'épargne même à ceux qui sont fréquemment dans le besoin. C'est une juste appréciation de la puissance qui appartient à la volonté humaine lorsqu'elle est persévérante ; c'est la conscience de la masse que peuvent former des infiniment petits quand ils s'ajoutent sans cesse les uns aux autres. »

Il ne faudrait pas dire que l'économie politique confond mal à propos le capital et le capitaliste ; que l'un est un instrument utile, et que l'autre est un être inutile, le frelon de la ruche, qui s'attribue une prime sur le travail d'autrui sans travailler lui-même. S'il ne travaille pas présentement, il a travaillé dans le passé, ou d'autres ont travaillé pour lui. Et surtout vous ne pouvez supprimer le capitaliste sans que le capital disparaisse

en même temps. Abolissez la propriété des capitaux, la propriété individuelle, et vous tarissez à l'instant même la source d'où les capitaux sont sortis ; vous brisez l'aimant qui attire et retient les parcelles de cette substance indispensable au bien-être des hommes et à la puissance des États.

L'économie politique jusqu'ici a eu peu de vogue en France, et au contraire les systèmes qui lui ont fait la guerre ont trouvé facilement des adhérents ardents et sincères et nombreux, même parmi les classes qui reçoivent une éducation soignée. Ce n'est pas un effet sans cause.

La nation française brille par l'éclat et la fécondité de son imagination : c'est le secret de ses triomphes dans une glorieuse carrière, celle des lettres et des arts. C'est une des causes de l'ascendant qu'elle a exercé tant de fois dans le monde. C'est sa force, mais c'est aussi, malheureusement, sa faiblesse. Elle a la passion du merveilleux. Le soudain et l'imprévu la charment et l'entraînent. Elle aime à procéder à ses évolutions par la méthode des changements à vue. Or, précisément l'économie politique est une des branches de l'arbre des connaissances humaines où l'imagination a le moins de place. Elle se méfie du merveilleux et le repousse : elle traite par le procédé d'une froide analyse les importantes questions qui sont plus particulièrement de son ressort, celles qui touchent à la condition matérielle des hommes et à la richesse des sociétés.

L'économie politique ne fait aucun cas de la pierre philosophale et de la panacée, et chez nous, plus que chez d'autres peuples, on croit volontiers à ces chimères.

Assurément, en ce moment-ci, les hommes ont cessé de croire qu'en manipulant le plomb et le cuivre dans

un fourneau, l'on puisse les transmuter en or; mais comme si, souvent, ce que nous appelons le progrès ne devait être qu'un mouvement de rotation dans un cercle d'erreurs, en délaissant la croyance à la pierre philosophale des chercheurs d'or du moyen âge, en abjurant la foi en la panacée que composaient les alchimistes pour la guérison de tous les maux auxquels notre corps est sujet, on s'est mis à croire à d'autres spécifiques non moins surnaturels. C'est ainsi qu'on s'était persuadé, dans le siècle passé, qu'il n'y avait qu'à adopter certaines formes de gouvernement, inspirées par ce qu'on croyait être la raison pure, pour rendre les hommes heureux.

Par l'influence de l'esprit français, cette opinion domina en Europe, à la fin du dix-huitième siècle, parmi les hommes dont la pensée était tournée vers la politique et vers l'amélioration du sort de leurs semblables. Elle demeura très-puissante pendant le premier quart du dix-neuvième. Alors cependant quelques esprits d'élite commencèrent à penser et à enseigner que le plus pressé n'était pas de bouleverser les gouvernements, qu'il ne fallait point voir dans ceux-ci la principale cause des maux dont souffraient les hommes. Les nations, disaient-ils, sont la matière dont les gouvernements sont faits: c'est de leur sein qu'ils sortent, dans leurs entrailles qu'ils se renouvellent. Si donc il y a des vices dans un gouvernement, il est à croire que c'est le reflet même de vices nationaux. Cette idée qui, sans méconnaître la supériorité générale de certaines formes de gouvernement sur certaines autres, subordonnait pourtant les changements politiques aux progrès réels de la moralité publique et des lumières, était trop juste pour ne pas faire peu à peu son chemin. Mais (1) voyez l'infirmité de

(1) Ici je tiens à nommer l'homme qui le premier, à ma connaissance,

l'esprit humain ! quand on commença à reconnaître que la panacée qui devait faire le bonheur des hommes en transmutant les gouvernements, était sans vertu, le public se mit en quête d'une autre pour laquelle il pût se passionner, et bientôt les doctrines qui se proposent de changer mécaniquement la société elle-même se propagèrent avec une rapidité dont vous avez vu les effets dans la secousse violente qui a suivi la révolution de février.

Qu'il y ait une liaison entre la forme du cadre social et le bonheur des individus dont la société se compose, ce n'est pas ce que je veux contester : l'esclavage, qui était la base des sociétés grecque et romaine, et le servage, qui du temps de la féodalité y avait été substitué, n'offraient, même alors, au plus grand nombre des hommes, qu'infiniment peu de chances de bonheur : l'un et l'autre, aujourd'hui, seraient d'affreuses tyrannies. Si donc les novateurs se contentaient d'affirmer qu'il existe un lien entre la forme de la société et le bien-être des individus, ils ne diraient rien que de vrai ; ils pourraient vivre en bonne intelligence avec l'économie politique, ils s'appuieraient, de même qu'elle, sur l'observation et sur le raisonnement. Mais ils ont de bien autres affirmations. Chaque école, chaque fraction d'école a ses idées arrêtées et exclusives, et l'adoption de son mécanisme est à ses yeux la condition absolue de la félicité des humains, comme aussi le système doit suffire, par sa vertu intrinsèque, à résoudre le grand problème.

Ainsi, chaque école, chaque fraction d'école, se présente avec sa panacée sociale, qui contient le se-

a exprimé et motivé cette pensée : c'est M. Charles Dunoyer. Il l'a produite notamment dans un ouvrage que j'ai déjà cité (voir plus haut, p. 12), *L'Industrie et la Morale dans leurs rapports avec la Liberté*. Cet ouvrage, publié en 1825, a, depuis, été refondu dans une œuvre importante, *La Liberté du Travail*.

cret de rendre le peuple heureux infailliblement, de même que Paracelse portait, dans le pommeau de son épée, la sienne, qui était la guérison certaine de toutes les maladies. C'est donc, comme dans la doctrine des alchimistes, le surnaturel appliqué au traitement des maux.

Ce caractère bizarre a pourtant servi les systèmes téméraires que récemment on a prêchés, au lieu d'y nuire; il n'a pas peu contribué à séduire diverses parties du public. L'homme qui souffre, et à qui il tarde de changer de sort, est prompt à se prendre de passion pour les programmes où il lit d'éblouissantes promesses à courte échéance. De jeunes âmes, faciles à enflammer et dépourvues d'expérience, franchissent aisément, dans leurs généreux transports, la limite qui sépare le monde des réalités de celui des chimères. C'est ainsi que l'impatience des esprits a mis en vogue les projets les plus vains, indépendamment du mobile dont je parlais tout à l'heure, le goût qu'a l'imagination française pour l'impossible, de préférence à ce qui n'est que difficile.

Mais puisque j'ai comparé à l'alchimie les systèmes qui se sont produits avec la prétention de changer complétement la société, il faut que je justifie mieux cette comparaison. Avant tout, qu'ai-je besoin de dire qu'ici je ne mets en suspicion la sincérité de personne? Du moment qu'on entre en discussion, on admet la bonne foi de ses adversaires. Au surplus, les alchimistes aussi étaient de bonne foi, mais ils s'abusaient étrangement. Or, comment et en quoi s'abusaient-ils?

Leur imagination, qui était échauffée, elle aussi, par le désir d'améliorer la condition de leurs semblables, avait transporté leur âme dans des régions où elle avait perdu de vue la loi contenue dans les solennelles paroles adressées au premier homme, à l'instant où il

sortit du paradis terrestre pour entrer dans la demeure où nous vivons après lui : *Tu travailleras à la sueur de ton front.*

Il y a sous cette simple formule de la Bible un enseignement de la moralité la plus vaste. Elle signifie en effet : Tu achèteras par des efforts l'accomplissement des destinées que je te réserve ; si mon indulgence permet à tes descendants de jouir de quelques biens, d'avoir de la santé, de la richesse, du bonheur, ce ne sera qu'autant qu'il y aura eu parmi eux du travail, beaucoup de travail, un travail incessant sur le monde dont je les entoure, et sur eux-mêmes ; l'effort sur soi et en dehors de soi sera la loi permanente, lá loi absolue du genre humain ; pour que tu ne l'oublies jamais, j'attacherai à tes flancs un aiguillon qui te le rappellera sans cesse : ce sera la faim, le besoin ; à défaut du besoin, ce sera le cri de ta conscience soulevée contre ta propre indignité.

Dans cet arrêt signifié à notre premier père, est indiquée une des conditions fondamentales de l'existence du genre humain, un des grands mobiles de notre activité en ce monde, la loi de la responsabilité humaine : notre destinée est toujours plus ou moins notre ouvrage, le fruit de notre labeur personnel, dans quelque rang que nous soyons nés ; nous en avons la charge, et c'est pour cela que nous en recueillons les joies, quand elle en est semée.

Quand des hommes ardents cherchaient le secret de faire de toutes pièces de l'or, c'est-à-dire ce qu'ils supposaient devoir donner au genre humain la richesse sans labeur, ils contrevenaient à la volonté de la Providence, ils tentaient d'enfreindre la loi de la responsabilité humaine. Quand ils étaient en quête de la panacée, c'est-à-dire d'un remède qui guérît tous les maux, qui assurât

la santé, quelle que fût la vie que l'on menât, que l'on fût tempérant ou dissolu, ils voulaient violer plus outrageusement encore la règle qui impose à l'homme la responsabilité de ses actes, ils n'aspiraient à rien moins qu'à placer l'homme au-dessus des chances bonnes ou mauvaises que nous fait courir notre libre arbitre, selon que nous nous contentons d'user de la liberté ou que nous en abusons. Ils entreprenaient de l'exalter au-dessus de sa propre nature. C'était l'apothéose de l'homme, le suprême de l'orgueil.

L'entreprise des alchimistes était insensée, leur programme immoral et impie, et le mieux doué d'entre eux, le brillant Paracelse, devait, par sa fin prématurée, donner un cruel démenti à leurs rêves d'orgueil. Vous le savez, malgré la panacée qu'il portait toujours sur lui et qui devait le préserver de la mort, il mourut misérablement, épuisé par la débauche, avant d'avoir atteint cinquante ans. Lui, qui se flattait de posséder le secret de faire de l'or, c'est sur un grabat, dans un hôpital, qu'il exhala le dernier soupir.

Messieurs, tout système social qui tendra de même à supprimer la responsabilité humaine, qui aura la prétention de soustraire l'homme à la menace que notre propre liberté nous tient constamment suspendue sur la tête, sera, dans un autre genre, ce qu'était l'alchimie, chimérique, inconciliable avec notre nature, avec les conditions de l'existence du genre humain sur la terre. On se flattera de porter le progrès dans le coin de son manteau, on n'y portera que la désorganisation de la société et l'abaissement de l'individu. On aura beau être animé d'intentions honnêtes, on n'aura aucune puissance pour le bien, malgré soi, on n'en possédera que pour le mal.

Supposez, par exemple, un système que l'auteur ait

lui-même résumé en ces termes : que le travail s'y maintiendra *sans le secours de la morale et de la faim ;* n'hésitez pas à dire à l'auteur qu'avec sa formule, qui est l'inverse de celle du *travail à la sueur de notre front*, il se met en insurrection contre la loi de la responsabilité humaine, et qu'il n'en faut pas davantage pour que son système soit impraticable et funeste. Vous pourrez ajouter, par manière de consolation, que l'auteur de ce même système a eu le mérite d'apprécier le bien qu'on devait attendre du principe d'association à une époque où ce principe semblait méconnu en France : mais dans son zèle réactionnaire en faveur de ce principe admirable, il a fait un inconcevable écart.

Pareillement, si d'autres systèmes, se présentant sous les dehors de la fraternité, détruisent, sous prétexte de progrès, le ressort de l'intérêt individuel, n'hésitez pas davantage à les condamner comme des fantômes propres à égarer les hommes qui souffrent. L'intérêt personnel n'est en effet qu'une des figures les mieux dessinées de la responsabilité individuelle.

Mais voici, au sujet des écoles nouvelles, un aperçu moins triste que ce qui précède :

Quand ils eurent cessé de s'abandonner aux écarts de leur imagination et de s'enivrer de leurs propres désirs, les alchimistes devinrent les pères de la chimie, science positive, qui est utile à l'homme et ne peut égarer son âme. De même, quand les esprits enthousiastes, qui aujourd'hui se jettent à corps perdu dans le socialisme et en caressent les erreurs, auront mis un frein à leurs élans, et qu'ils consacreront méthodiquement et opiniâtrément à l'observation et à la réflexion les belles facultés dont les a dotés la nature, ils deviendront des disciples utiles de la philosophie et de l'économie politique. Non, l'économie politique, dont ils sont les adversaires

systématiques, ne doit pas désespérer de les compter un jour parmi ses disciples zélés ; l'économie politique est exactement aux doctrines socialistes ce que la science chimique de nos jours est aux doctrines désordonnées des alchimistes.

Il n'est pas douteux que si l'enseignement de l'économie politique eût été plus répandu, s'il eût été mis à la portée du vulgaire avant le mois de février 1848, les sophismes qui, dès le lendemain de la révolution, firent de si grands ravages, n'auraient pas trouvé d'écho. La clameur publique les aurait réfutés à l'instant même.

Malheureusement l'économie politique est infiniment peu enseignée en France. La chaire où je suis est la seule qui soit nommément instituée sous ce titre dans le budget annuel de l'État. Celle même qu'occupe avec éclat, au Conservatoire des arts et métiers, un professeur renommé, est qualifiée officiellement d'économie industrielle (1). Nos facultés de droit, qui réunissent une bonne partie de l'élite de la jeunesse, de nos futurs orateurs et administrateurs, n'ont pas, entre elles toutes, un cours d'économie politique (2). La France est, dans

(1) La chaire d'économie industrielle du Conservatoire des arts et métiers n'a pas toujours été aussi heureuse qu'elle l'avait été pendant la tourmente de 1848 ; au mois de novembre 1854, elle a été supprimée sans qu'aucune autre chaire d'économie politique ou industrielle ait été créée en France. La France est incomparablement le pays de l'Europe où l'économie politique est le moins enseignée.

(*Note de la présente édition.*)

(2) Une ordonnance, rendue il y a déjà longtemps, avait institué une chaire d'économie politique à la Faculté de Droit de Paris. La chaire n'a jamais été remplie.

Le jour n'est pas loin sans doute où l'économie politique entrera au moins dans le cadre de l'instruction supérieure, et où toutes nos grandes Écoles, les Facultés de droit, l'École Polytechnique auront chacune sa chaire d'économie politique. Puisque tout le monde est appelé par nos lois actuelles à participer au gouvernement, la raison veut qu'un grand nombre au moins de nos concitoyens se familiarisent avec les sciences

l'Europe entière, la Russie et l'Espagne comprises, le pays où l'économie politique est le moins mise à la portée de la jeunesse studieuse. Si vous voulez voir un pays où elle soit répandue à pleines mains et où l'on s'en trouve bien, allez chez nos voisins d'Outre-Manche. Dernièrement, un savant prélat, M. l'archevêque de Dublin, dans un excellent discours qu'il a prononcé à la Société d'économie politique de Dublin, dont il est le président, a pu annoncer qu'aujourd'hui on trouvait, dans les mains de l'immense majorité des habitants de la Grande-Bretagne proprement dite, des traités élémentaires, où sont résumées les idées fondamentales de l'économie politique. Ces éléments sont enseignés, dit-il, dans *quatre mille écoles* de la Grande-Bretagne. Ayant interrogé lui-même un grand nombre d'élèves, il a reconnu que des enfants de treize à quatorze ans avaient l'intelligence de cette science réputée si abstraite, et j'ajouterai, à la louange de ce digne prélat, qu'il a plus que personne contribué à populariser cet enseignement.

C'est par un ensemble de mesures de ce genre, Messieurs, qu'on aide les sociétés à bien supporter le régime de la liberté, et que des gouvernements sages peuvent, autant qu'il appartient à des gouvernements, contribuer à mettre les intelligences à l'abri de doctrines fatales. Si j'avais à énumérer les causes politiques pour lesquelles

politiques en général, et avec l'économie politique plus qu'avec aucune autre.

Il ne serait pas difficile de faire entrer l'économie politique dans le cadre de l'instruction secondaire, où elle serait bien placée. On pourrait l'y introduire en la rattachant au cours de philosophie dont, en effet, l'économie politique est une branche; l'économie politique de M. Destutt de Tracy forme une des *Parties* de ses *Éléments* d'*Idéologie*.

L'École des ponts et chaussées a, depuis 1846, un cours d'économie politique qui est confié à M. Joseph Garnier, auteur d'un excellent Traité élémentaire d'économie politique; mais ce cours est spécial.

la Grande-Bretagne, depuis un an, est demeurée impassible en présence des agitations du continent européen, je signalerais parmi les plus efficaces le fait cité par M. l'archevêque de Dublin au sujet de l'instruction publique ; j'indiquerais, à plus forte raison, les efforts tentés avec prudence et surtout avec une rare décision par le gouvernement britannique pour mettre le régime du pays en harmonie avec les règles que recommande l'économie politique.

En terminant, j'éprouve le besoin de le dire, vous remarquerez que si l'économie politique est incompatible avec les projets d'innovation téméraire, elle se garde bien de réprouver en soi l'esprit novateur. Il est des situations où, selon une pensée du chancelier Bacon, que j'ai déjà citée dans cette chaire (1), la première fois que j'y suis monté, il faut vouloir des remèdes nouveaux, sinon l'on n'a qu'à s'apprêter à des calamités nouvelles. Depuis 1789, la France, et à son exemple l'Europe, sont en enfantement d'une nouvelle forme sociale. Si donc on prononçait une condamnation absolue contre l'innovation, la grande entreprise à laquelle la France et la civilisation occidentale ont consacré, depuis cette époque, tant de génie, tant de trésors, tant de sang et de larmes, du même coup serait frappée d'anathème.

Il ne faudrait pas dire non plus que l'entreprise de 1789 soit terminée. Hélas! il n'est que trop vrai pour notre repos, elle ne l'est point. La preuve que le problème qui fut posé par nos pères, et qu'ils s'étaient flattés de résoudre en quelques instants, n'a pas encore sa solution complète, je la trouve écrite en caractères lugubres dans ces catastrophes périodiques qui depuis soixante ans n'ont pas cessé de bouleverser notre sol et de renverser

(1) Voir les dernières paroles du premier discours d'ouverture.

les constitutions politiques les unes sur les autres. Une société qui a trouvé son assiette n'est pas sujette à ces terribles retours; un mécanisme social en équilibre est exempt de ces perturbations incessantes. Mais quoi de surprenant, quand on s'est lancé sur une mer inconnue, qu'on n'arrive pas le même jour au port?

Le genre humain est éminemment chercheur de nouveautés, c'est ce qui le distingue de tout le reste de la création. Il l'est, parce que Dieu lui a donné l'intelligence, tandis qu'il n'a accordé aux autres êtres que de l'instinct. Mais il faut distinguer entre l'innovation qui s'attache à introduire des changements dans les faits naturellement mobiles, ou qui développe graduellement l'application de grands et salutaires principes, et celle qui entreprendrait de changer des choses essentiellement immuables. Quand Archimède disait que, si on lui donnait un point fixe, il se chargeait, lui faible mortel, de remuer la planète, il donnait, sans y penser, un avertissement à tous les novateurs à venir. A eux aussi, pour les mouvements qu'ils méditent, il faut des points fixes. Ces points fixes, on ne peut les trouver que dans les données essentielles de la nature humaine, dans certains principes que la sagesse divine a révélés à l'entendement des hommes.

Ainsi un programme qui s'appuiera soigneusement sur ces points fixes aura des chances pour réussir; au contraire, tout système qui les heurtera et qui, au lieu d'y chercher son appui, voudra les ébranler eux-mêmes, est certain d'échouer misérablement.

Parmi ces points fixes, les principaux, ceux que je crois devoir recommander le plus à votre attention, sont : la propriété, la famille, la responsabilité, sanction de la liberté. Sous l'influence de la loi chrétienne, ces trois bases de la société se sont affermies; la personnalité de

l'homme a acquis, sous ce triple rapport, des garanties qu'elle ne connaissait pas jusque-là. C'est ainsi que le christianisme doit être envisagé par le genre humain reconnaissant comme l'auteur ou le promoteur d'un progrès immense.

L'entreprise qui date de 1789, et dont nous cherchons, à travers toutes nos révolutions, les combinaisons organiques, fut conçue avec un grand respect pour la propriété, la famille, la liberté. Elle tend à fortifier ces points fixes : c'est pour cela qu'elle ne peut manquer de réussir définitivement, quels qu'en aient été les écarts, quelque pénibles que soient les épreuves qu'on aura eu à subir avant de toucher le but.

Les programmes des novateurs récents ne tiennent pas assez compte de la propriété, de la famille, de la liberté, ou même ils les violent manifestement, quelquefois en les parant de fleurs. Il n'en faut pas davantage pour qu'ils doivent avorter. Le zèle, l'ardeur et le talent des prosélytes n'y feraient rien : ce sont des causes perdues d'avance. Vainement ceux qui s'attaquent aux principes que je viens de rappeler estiment être des hommes de progrès ; au lieu d'être en avant de leurs concitoyens, ils sont au contraire, en réalité, arriérés de plusieurs siècles par rapport au commun des hommes.

Vous connaissez maintenant la distinction qu'il faut faire entre le progrès qu'admet l'économie politique, qu'elle ne se borne pas à admettre, qu'elle provoque, et celui dont sont éprises les doctrines qui se dressent contre elle. Je crois pouvoir dire, après l'exposé que je vous ai présenté, que la différence est la même qu'entre la réalité et l'apparence, entre la vérité et la fiction, entre l'histoire et le roman. Et si vous prenez la peine de suivre ce cours, je ne négligerai rien pour que cette conclusion devienne pour vous plus certaine.

X

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1849-50.

Accord de l'Économie politique et de la Morale.

Messieurs,

Il peut arriver aux sociétés d'être ébranlées jusque dans leurs fondements, à ce point que, sans être un pessimiste, on soit porté à craindre qu'elles n'aient plus à vivre que dans l'histoire. Tout ce qu'il convient de faire dans une situation pareille, lorsque par malheur on y est engagé, je n'essayerai pas de le dire, ce serait au-dessus de mes forces, et ce n'est pas ici le lieu; mais il est un point que je toucherai, parce que, dans cette chaire, et au moment où nous sommes, il me semble que c'est un devoir.

De petits États, quelquefois de grands, ont perdu leur existence politique par des causes accidentelles et extérieures, sans qu'on eût observé en eux-mêmes les symptômes précurseurs d'une catastrophe. Ce sera un voisin plus puissant qui les aura conquis et absorbés. Mais une société est autrement vivace qu'un corps politique, et qu'une nationalité. Une société ne succombe que sous

l'influence de causes morales, intimes et profondes. Vous savez trop bien l'histoire, Messieurs, pour que j'aie besoin de vous le démontrer: Jamais une société de quelque importance n'a disparu que parce que son moral était gangrené. Les sociétés ne meurent que de corruption, vice qui, malheureusément, prend beaucoup de formes, et a prise sur notre débile nature de bien des côtés.

Quand l'existence de la société est en péril c'est donc dans les mœurs, c'est-à-dire dans l'ensemble des sentiments régnants et des idées dominantes, qu'il faut en chercher les causes. Il convient d'examiner sous l'influence de quels sentiments et de quelles idées sont placés les individus, dans les circonstances accoutumées de la vie. L'instruction publique est au nombre des sources d'où sortent ces sentiments et ces idées. C'est donc, en pareil cas, une obligation sacrée pour tous ceux qui participent à l'enseignement, de se livrer à un consciencieux examen de tout ce qu'ils enseignent. Ils ont à faire passer par le creuset de la critique toute la matière qu'ils se proposent de répandre, afin d'en écarter ce qui s'y rencontrerait d'alliage corrupteur.

Telle est l'analyse que, cette année, je ferai subir à l'économie politique. Nous passerons en revue les idées fondamentales de cette science, et les principales conclusions qu'elle déduit de ses principes. De cette manière, nous nous acquitterons d'un devoir envers la société et envers la science elle-même. Si nous parvenons à prouver que les conseils de l'économie politique sont conformes à la morale, qu'ils favorisent non-seulement le progrès de la richesse, mais encore le progrès des mœurs publiques et de la publique raison, la conséquence sera qu'elle doit être chère aux hommes de bien et aux bons esprits, et, ce qui n'importe pas moins

sous le régime du suffrage universel, qu'elle mérite d'être populaire.

Communément on est porté à considérer l'économie politique comme une science entachée de matérialisme parce qu'on en prend trop à la lettre la définition accoutumée, que c'est la science qui traite de la richesse des sociétés, ou encore la science qui s'occupe de la production et de la répartition de la richesse. C'est pour cela que j'avais cru devoir risquer une autre définition. Je vous ai dit, dans mes derniers cours, que l'économie politique était l'application des principes fondamentaux du droit public, existant et reconnu, à l'étude, à l'explication et à l'appréciation des phénomènes qu'embrassent la formation, la répartition et la consommation de la richesse. La science économique, telle qu'elle a été constituée par les maîtres, étant une fois définie en ces termes, il s'ensuivrait qu'elle est raisonnable, honnête et pure, exactement dans la même proportion que les principes de la société; principes qui, chez les peuples civilisés, sont l'expression la plus élevée de la moralité elle-même. D'où cette autre conséquence, que l'accusation intentée à l'économie politique d'être anti-sociale, d'être immorale, est d'une flagrante injustice, à moins cependant que les maîtres de la science n'eussent méconnu les principes sociaux, ou qu'ils ne se fussent égarés dans l'application de ces principes aux faits qui concernent la formation, la répartition et la consommation de la richesse.

Mais vous récuserez peut-être cette démonstration comme trop sommaire. J'essayerai de vous en présenter une qui pénètre plus avant dans le fond du sujet. Et d'abord, je voudrais écarter de votre esprit ce préjugé trop répandu que c'est une science matérialiste ou matérielle. La réhabilitation de l'économie politique, sous

ce rapport, je vous demande pardon de vous le faire remarquer, m'a toujours vivement préoccupé. La première fois que je montai dans cette chaire, en remplacement du professeur illustre que depuis a frappé le poignard d'un assassin, ce fut comme un cri qui s'échappa de ma poitrine : Non, l'économie politique n'est point matérialiste ni matérielle. L'industrie, c'est-à-dire l'ensemble des opérations par lesquelles l'homme crée la richesse de toute espèce, l'industrie, dont l'économie politique a pour objet d'analyser l'organisation et de discuter les transactions, n'est point matérielle elle-même; c'est au contraire l'esprit humain qui lutte pour s'affranchir de la servitude des besoins matériels, l'esprit humain qui se fait dans ce bas monde un séjour en rapport avec sa dignité ; l'esprit humain qui, de la matière, tire pour lui-même un piédestal, un trône.

Une des grandes intelligences de notre temps, un philosophe célèbre l'a dit profondément dans un morceau sur Adam Smith (1) :

« Qu'est-ce que le travail, sinon le développement de la puissance productive de l'homme, l'exercice de la force qui le constitue ? Le capital primitif, qu'on a tant cherché, est cette force dont l'homme est doué et à l'aide de laquelle il peut mettre en valeur toutes les choses que lui présente la nature, dès qu'elles sont en rapport avec ses besoins. Les valeurs premières sont les premiers produits de l'énergie humaine, dont elle tire sans cesse de nouveaux produits, qui vont se multipliant, et représentent les emplois divers et successifs du fonds primitif, à savoir, de la puissance productive de l'homme.

« Or, cette puissance productive, cette force qui con-

(1) Adam Smith, par M. Cousin; *Séances de l'Académie des sciences morales et politiques*, t. X, p. 450.

stitue l'homme, c'est l'esprit. L'esprit, voilà le principe du principe de Smith : voilà la puissance dont le travail relève ; voilà le capital qui contient et produit tous les autres, voilà le fonds permanent, la source primitive et inépuisable de toute valeur, de toute richesse.

« Toutes les forces de la nature, conme toutes les forces physiques de l'homme, ne sont que des instruments de cette force éminente qui domine et emploie toutes les autres. »

J'avais à cœur de faire ressortir avant tout ce caractère spiritualiste de l'économie politique ; il me semble que c'est déjà l'ennoblir et en prouver la moralité. Maintenant, j'entre dans le cœur de la question.

Depuis un siècle environ, les hommes ont posé, avec une hardiesse extrême, la question de savoir quelles sont véritablement les bases de la société, quelles lois peuvent fixer convenablement les rapports de l'individu avec ses semblables. La liberté d'examen, après avoir été appliquée, dès le seizième siècle, aux choses divines, c'est-à-dire à tout ce qu'il y a de plus sacré, descendit aux choses humaines, ce qui n'a rien qui doive surprendre : quand on a escaladé le ciel, il est tout simple qu'on veuille dominer la terre. Mais l'entreprise faite dans le dix-huitième siècle par les philosophes de l'Europe occidentale, si elle était la conséquence logique, naturelle, infaillible, de la réformation religieuse du seizième siècle, n'en était pas moins pleine de périls. Ce qui s'est passé en France, depuis soixante ans, l'atteste hautement pour la gloire de la patrie, sans doute, mais aussi pour l'anxiété des générations présentes.

La réforme sociale, qui suit son cours en Europe depuis plus d'un demi-siècle, n'a pas été marquée, à beaucoup près, par autant de catastrophes et de déceptions que la réforme politique proprement dite, qui l'accompagne.

Elle marche, comme toutes les affaires de ce monde, par soubresauts, et plus d'une fois le navire a penché à l'extrême d'un côté, sauf, quelque temps après, à incliner excessivement du bord opposé. Cependant les intérêts sociaux, par leur masse, offrent une telle résistance au mouvement, toute société qui a de la vie gravite avec une telle puissance vers une situation d'équilibre, qu'en somme, il y a lieu de le déclarer à l'honneur de la civilisation, jusqu'ici les modifications qu'a subies effectivement l'organisation sociale, ont en masse mérité et obtenu la sanction de la raison et de la morale. A proprement parler, il n'y a point été introduit de principes nouveaux. Ce qu'on y a fait s'est borné à donner plus d'extension à des principes anciens comme le monde, qui étaient connus et pratiqués, dans une certaine mesure, depuis l'origine des sociétés, parce qu'ils découlent de la nature humaine, telle que Dieu l'a faite.

La politique proprement dite, qui certainement n'est pas indifférente au bien-être des hommes, mais dont l'état social corrige puissamment les imperfections, a été livrée aux orages des passions. Le sophisme et la folie y ont eu plus d'une fois l'empire. Jusqu'au moment actuel, la société, par une force providentielle trop peu comptée dans les calculs des penseurs, je veux dire par l'inertie ou la routine, a résisté aux changements insensés ou coupables que quelques téméraires ont voulu lui imposer. Malgré de formidables assauts, par un invincible instinct de conservation, elle n'a guère laissé introduire dans le corps de la place que ce qui était vrai. Elle ne s'est assimilé des nouveautés que ce qui était conforme à l'hygiène sociale. Ce qui était faux ou dangereux est resté à l'écart, comme une dépouille empestée. Cette expérience acquise doit nous rassurer, Messieurs, au sujet des innovations qui se sont produites dans ces der-

niers temps. Elles nous auront grandement alarmés, elles nous auront fourni matière aux réflexions les plus sérieuses ; mais de tous les systèmes dont nous avons été inondés, il ne survivra rien, absolument rien, après quelque délai, que ce qui pourrait en être digne.

Le changement le plus radical qu'on ait apporté à l'organisation sociale, en même temps qu'à l'organisation politique, a consisté à proclamer les principes de liberté et d'égalité. Ces principes n'étaient pas neufs sur la terre; et en m'exprimant ainsi, ce n'est pas un reproche que je leur adresse, c'est leur éloge que je fais. Il me semble que les idées qui aspirent à se faire reconnaître à titre de principes sociaux ont à fournir leurs preuves d'ancienneté. C'est à elles qu'on est fondé à demander le nombre de leurs quartiers. Si elles n'en avaient pas à montrer, elles ne seraient pas en harmonie avec la nature humaine, car toute idée sociale de quelque portée, qui est réellement conforme à notre nature, a dû se manifester plus ou moins dès l'origine des temps.

Fort heureusement donc pour leur avenir, les principes de liberté et d'égalité n'étaient pas des nouveaux venus quand ils furent inaugurés par les penseurs du dix-huitième siècle d'abord, par le législateur ensuite. A leur égard, la religion et la philosophie avaient pris les devants, et de longue main.

La liberté est de l'essence de toute religion et de toute philosophie dignes de ce nom, puisque toute religion et toute saine philosophie enseignent à l'homme qu'il est responsable et il n'est responsable que parce qu'il a le libre arbitre. Les difficultés matérielles de la société à le début, l'imbécillité intellectuelle et morale d'une grande partie du genre humain à l'origine, avaient rendu nécessaire, pendant une suite de siècles, que la liberté demeurât voilée pour un grand nombre d'hommes,

et même que la jouissance en fût réservée à une petite minorité ; mais, à mesure que la société, être collectif et perfectible, a marché dans la voie de ses destinées progressives, de nouvelles personnes, de nouvelles classes ont pu être et ont été initiées à la liberté sociale, qui comprend la liberté politique et la liberté civile, dans la mesure où elles pouvaient en porter la responsabilité. Le Christ déchira le voile, afin que la liberté apparût, au moins dans une perspective lointaine, au monde tout entier. Ainsi, Messieurs, il y a dix-huit cents ans que la liberté fut promise à tous les hommes, à condition qu'ils s'en montrassent dignes, c'est-à-dire qu'ils fussent en état d'en pratiquer régulièrement les devoirs.

Pareillement, il y a une grande charte du genre humain qui garantit à tous les hommes l'égalité civile ; elle remonte bien haut, bien au delà de la *Magna Charta* de nos voisins d'Outre-Manche. Quand le divin législateur eut enseigné que tous les hommes étaient frères, enfants d'un même Dieu, il fut inévitable qu'un jour les Codes politiques des États admissent l'égalité de tous devant la loi ; car la religion a pour l'un de ses caractères qu'en même temps qu'elle rend compte aux hommes de ce qui existe parmi eux, et les résigne à le supporter, elle les porte peu à peu à la hauteur des institutions plus parfaites qui doivent fleurir un jour, en habituant les âmes à se tenir à ce niveau. Je crois profondément au principe de l'égalité civile, parce que j'en trouve le germe, non-seulement dans l'Évangile, mais aussi dans la Genèse, qui, au point de vue mondain, est le plus ancien des monuments authentiques de l'histoire. Le germe devint un grand arbre, une fois que le christianisme fut établi, puisque, dès ce moment, il y eut parmi les hommes une nombreuse et puissante hiérarchie, fondée sur l'égalité véritable de tous les hommes, quelle que fût la naissance.

Avant l'organisation de la société chrétienne, le principe de l'égalité avait reçu, même en dehors du peuple hébreu, dans la civilisation de l'Asie lointaine, des applications moins apparentes, mais réelles, qui prouvent avec quelle force il ressort de la conscience du genre humain. Sous le régime même des castes, on peut dire que l'égalité, dans le sein de chaque caste, était une préparation à l'égalité générale qui devait exister, après que les murailles à pic, qui séparaient les castes, auraient été renversées.

Les esprits supérieurs, qui constituèrent l'économie politique à l'état de science positive, adoptèrent pleinement les idées de liberté et d'égalité ; ils les prirent pour point de départ, de même que les philosophes qui embrassaient dans leur entreprise la révision de toutes les institutions de la société. La *liberté du travail,* loi essentielle de l'économie politique, n'est qu'une figure du principe général de la liberté. Pareillement, lorsque l'économie politique réprouve tout ce qui, de près ou de loin, ressemble à un monopole industriel, tout ce qui tend à obliger une partie de la société à rétribuer les services d'une autre partie plus qu'ils ne valent, ou à rendre des services sans retour, ou, plus généralement, lorsqu'elle indique les bases naturelles de l'équilibre des intérêts divers, elle procède du principe, désormais reconnu et consacré, de l'égalité devant la loi.

Avant d'aller plus loin, arrêtons-nous encore un instant sur ce dernier principe, afin de le saisir dans toute son étendue et d'en voir toute la portée. A la dénomination de l'égalité, je substituerai celle-ci : la justice. L'égalité devant la loi est le simple énoncé du principe de justice, tel qu'il est entendu de la civilisation moderne. C'est donc sur la justice que l'économie politique cherche à asseoir, autant qu'il lui appartient, les rapports d'homme à homme, de classe à classe, de nation à nation.

Ainsi, la liberté et la justice sont les fondements de l'économie politique. La liberté et la justice, c'est à ces pierres de touche que l'économie politique revient quand elle veut apprécier les institutions et les faits. Elle les emploie tantôt isolément, tantôt en les combinant ensemble. Ainsi, pour rappeler une discussion récente qui a eu un grand retentissement, lorsqu'on a réclamé la liberté du commerce international, ce n'est pas seulement parce qu'en soi la liberté est un grand bien, le noble attribut d'un être intelligent. La liberté du commerce se motive aussi par la justice. Il n'est pas juste, ont dit les partisans de cette liberté, que personne ait sur ses concitoyens un privilége pour la vente de ses produits. La loi politique nous garantit l'égalité devant la loi, quelle que soit la naissance ; la loi économique ne peut nous refuser plus longtemps l'égalité, quelle que soit la profession à laquelle les hommes se livrent, quelle que soit la production dont les fruits leur sont dévolus. C'est à ce raisonnement que l'Angleterre s'est rendue, après de longs et solennels débats, et que tour à tour se rendront, vraisemblablement bientôt, tous les États civilisés. Liberté et justice! Principes sacrés dont la société s'est appliqué successivement des formules de plus en plus larges, en raison du progrès successif des idées et des mœurs; principes féconds d'où l'on a fait sortir une politique de plus en plus en rapport avec les vérités que Dieu, dans sa bonté infinie, avait révélées aux législateurs de son choix, et inspirées aux princes de la philosophie. Liberté et justice! voilà l'épée et le bouclier de l'économie politique.

Mais quelle est la science qui est fondée par excellence à revendiquer ces deux principes comme siens? Vous m'avez tous répondu : C'est la branche de la philosophie qui a pour nom la morale.

Ainsi, premièrement, l'économie politique est une science certaine, à la façon de la science du droit, de la morale et de la philosophie tout entière, parce qu'elle a, comme le droit, la morale et la philosophie, un groupe d'idées générales, solidement établies par la démonstration ou acceptées par la conscience du genre humain, ce qu'on nomme, en un mot, des principes. Secondement, les principes à elle, de même que ceux du droit et ceux de la politique, ne sont autres que les principes de la morale envisagés, non plus dans toute leur généralité, mais seulement sous un aspect particulier, qui correspond à un objet déterminé. Pour l'économie politique, cet objet est la formation, la répartition et la consommation de la richesse.

Je pourrais même faire remarquer en passant, ce qui sera plus net pour vous quand vous aurez suivi un cours entier d'économie politique, que de ces deux grands principes, la liberté et la justice, le premier répond plus particulièrement à la formation, le second à la répartition et à la consommation de la richesse.

Il n'y a aucune des règles de l'économie politique qui n'ait besoin de s'adresser à la morale pour obtenir une sanction, disons mieux, qui ne soit la transfiguration de quelqu'une des notions de la morale publique ou privée. C'est ce que vous verrez en détail cette année, si vous me faites l'honneur de suivre mes leçons.

Quand on examine comment se forme la richesse, quand on dénombre les mobiles qui y contribuent, il est impossible de ne pas mettre au premier rang l'intérêt personnel. C'est là ce qui donne aux efforts de l'homme industrieux leur maximum de puissance. L'homme travaille pour lui, pour les êtres qu'il aime par-dessus tout au monde, pour sa femme et ses enfants. Voilà pourquoi il travaille activement, voilà comment il devient,

dans certains cas, infatigable. L'économie politique, dans ses raisonnements, tient donc un très-grand compte du sentiment de l'intérêt personnel. C'est un ressort dont elle signale sans cesse la puissance. La règle, qu'elle enseigne, de la libre concurrence, est la déduction logique de l'intérêt personnel.

Cette importance que l'économie politique accorde à l'intérêt personnel lui a été imputée à crime à elle-même. Vous sanctifiez l'égoïsme, lui a-t-on dit, donc vous êtes une science immorale. Le reproche a eu beaucoup d'échos. Aux yeux d'une bonne partie du public, il reste sur l'économie politique comme une indélébile flétrissure. Essayons de le qualifier.

L'économie politique est loin de prétendre que l'intérêt personnel ne puisse être égoïste, elle ne dissimule pas qu'il est tenté de l'être très-souvent. Mais elle soutient que l'intérêt personnel est un mobile d'une très-grande puissance, et que, chez tout peuple qui sera mûr pour la liberté, il faut absolument que ce mobile soit reconnu et qu'on le laisse agir très-largement; qu'autrement la liberté serait un vain mot : ce qui ne signifie pas cependant que l'intérêt personnel doive être laissé sans règle et sans contre-poids. Quand je dis que l'économie politique soutient cela, Messieurs, je m'explique fort mal. J'usurpe pour elle une attribution qui ne lui appartient aucunement en propre. L'économiste, quand il pose en principe la fécondité de l'intérêt personnel, n'est que l'écho du moraliste.

Il n'y a pas un traité de morale où il ne soit établi que l'intérêt personnel est un ressort de la plus grande énergie, sans lequel la plupart de nos actions n'auraient pas de causes et ne se produiraient pas. Par cela seul que l'homme existe, qu'il a un moi impérissable, dont la destinée lui est confiée, dont il est responsable par-devant

Dieu, par-devant la société, par-devant sa propre conscience, il faut bien qu'il s'en occupe. Ce moi éprouve mille besoins divers : ceux-ci de l'ordre moral, ceux-là de l'ordre intellectuel, d'autres de l'ordre physique, tous besoins qui renaissent sans cesse ; car l'activité du moi ne nous laisse pas de repos. Il faut que l'homme qui ressent ces besoins, et qui en a la mesure d'autant plus juste qu'il est plus digne de la liberté, consacre sa vie à les satisfaire. Par cette raison et par bien d'autres, le moraliste signale l'intérêt personnel comme un mobile obligé, comme un mobile parfaitement légitime, pourvu qu'il ne franchisse pas certaines limites que la morale est chargée de tracer. Ainsi, Messieurs, disons-le très-haut, quand ici, en cette chaire, sur les pas des maîtres de l'économie politique, nous ferons intervenir l'intérêt personnel dans nos raisonnements et nos exposés sur la formation et la répartition de la richesse, lorsque nous défendrons le principe de la concurrence, nous ne ferons que répéter les enseignements de la morale. Nous n'aurons, quant à la légitimité du principe de l'intérêt personnel et par conséquent de la concurrence, rien à démontrer nous-mêmes ; nous prendrons pour établie une vérité de l'ordre moral dont la philosophie et la religion, ces deux augustes sœurs, desquelles un illustre prélat parlait si éloquemment, il y a peu de jours, assument toutes les deux la démonstration comme une tâche qui leur est propre et dont elles ne sont pas embarrassées.

Il y a quelque temps, après la révolution de Février, cette question de l'intérêt personnel fut posée de nouveau ; elle le fut, comme tout ce qui s'agitait alors, avec le mélange de passions et l'accompagnement d'exagérations qui caractérisent les temps révolutionnaires. Un système contraire s'était produit avec éclat, il semblait promulgué du sommet du Sinaï du gouvernement

provisoire. L'intérêt personnel est aboli, il ne reste plus que le sentiment du devoir, s'écriait l'audacieux novateur qui avait déclaré la guerre à la concurrence, et qui voulait *organiser le travail* sans le secours de l'intérêt personnel. Que disaient alors les défenseurs de la société, aux applaudissements des gens de bien et des esprits justes? que le système dit de l'*Organisation du travail* et des ateliers sociaux serait une affreuse tyrannie, la négation de la liberté et de la dignité humaines; que toutes les âmes, comme tous les intérêts, y seraient traités de manière à ne plus former qu'un panthéisme confus et un ignoble pêle-mêle.

Et, notez-le bien, cette réfutation du système dit de l'*Organisation du travail* était, à proprement parler, de la morale plutôt que de l'économie politique. Ce que celle-ci faisait remarquer, et qui était de sa plus directe compétence, c'est qu'avec ce beau système destiné, dans la pensée de son auteur, à faire le bonheur du genre humain, la production serait arrêtée, et qu'au lieu de la prospérité, on se trouverait en tête-à-tête avec une épouvantable misère. Le procès est jugé aujourd'hui, la raison publique a prononcé, et si je parle du système, c'est à regret, car il ne me convient pas de chercher querelle à des vaincus. Mais le court rappel que j'en fais m'a paru nécessaire pour vous montrer où l'on va quand on condamne systématiquement l'intérêt personnel. Dès qu'on laisse à l'écart absolument l'intérêt personnel, et la concurrence qui en est la traduction immédiate, on est jeté, sans pouvoir s'arrêter, sur une pente rapide, au bas de laquelle s'ouvre comme un abîme sans fond, le système de l'*Organisation du travail*, tel qu'on l'enseignait au Luxembourg, en mars et avril 1848.

Je ne puis quitter ce sujet de l'intérêt personnel et de la concurrence, sans vous montrer, sous un nouvel as-

pect, à cette occasion, combien l'accord est intime entre la morale et l'économie politique. La morale nous représente l'homme soumis à une triple responsabilité et astreint à de triples devoirs. Il a des devoirs envers lui-même. Il a aussi des devoirs envers la société, dont il est un des membres, et qui l'étreint par la famille, par la circonscription locale; commune ou département, dans laquelle il est engagé, par mille liens naturels ou conventionnels et librement acceptés de lui, et puis par la grande et chère association qui constitue la patrie, l'État; je pourrais nommer encore l'association plus vaste qui constitue la civilisation tout entière. Enfin il a des devoirs envers Dieu, qui est la bonté infinie, la justice infinie, la puissance infinie dans le temps et dans l'espace, et qui, par rapport à l'homme, représente tout ce qui est, tout ce qui a été, tout ce qui sera.

Il n'est pas permis d'isoler l'un de ces trois groupes de devoirs des deux autres, sous peine de tomber dans l'absurde, dans l'impossible, dans l'odieux. Voilà ce que dit la morale, et, comme conclusion pratique, elle ajoute : C'est pour cela qu'il existe pour l'individu trois mobiles distincts, sous la triple impulsion desquels il doit toujours se tenir : l'intérêt personnel, l'intérêt de l'État ou de la société, les décrets de la justice et de la bonté éternelles. C'est pour cela qu'aux instincts de la personnalité se joignent l'action des lois et des mœurs publiques, et l'influence de la religion. C'est pour cela enfin que nous devons sans cesse nous considérer comme des justiciables, sujets à comparaître devant trois juridictions : celle de notre conscience, celle des lois et de l'opinion, celle dont le tribunal est au ciel.

A mesure que s'accomplit le progrès véritable du genre humain, l'individu devient de plus en plus digne de la liberté. Le cri spontané de sa conscience l'avertit d'une

manière de plus en plus distincte de ce qu'attend de lui l'intérêt de l'État, et de ce qui est conforme à la loi de Dieu. Mais il serait chimérique de conclure de là que l'homme puisse jamais se passer de l'autorité politique et de la foi religieuse. Le moraliste qui tenterait d'édifier une société sur le seul sentiment de l'intérêt individuel, nourrirait un fol espoir. De même le publiciste qui imaginerait qu'il est possible d'assurer l'ordre et la prospérité d'un État par le seul moyen d'une liberté illimitée, sans la garantie d'une autorité forte et vigilante, pousserait sa patrie vers l'anarchie. Pareillement, l'économiste qui supposerait que l'intérêt personnel ou la libre concurrence suffit à constituer une doctrine complète, tournerait dans un cercle d'erreurs. L'économie nationale serait mauvaise si le gouvernement était dépouillé de toute initiative, de tout moyen de surveillance et d'action à l'égard de la production et de la consommation de la richesse ; la répartition des produits se ferait d'une manière inique, la production même de la richesse s'arrêterait, et une hideuse misère établirait son empire dans toute société où les droits du faible et les devoirs respectifs des hommes les uns envers les autres n'auraient pas pour sauvegarde la croyance en un Dieu juste qui punit et récompense dans une autre vie.

Très-souvent, pour la commodité du raisonnement, dans l'économie politique comme dans toute autre science, il est utile de s'abandonner pour un moment à l'abstraction. C'est commandé par la nature bornée de notre esprit, qui, ne pouvant embrasser tout à la fois, ni voir un sujet sous toutes les faces d'un même coup d'œil, est obligé, pour saisir ce qu'il étudie, de le décomposer et d'isoler les différentes parties d'un même tout. Ainsi, il est souvent convenable, dans les recherches scientifiques, de considérer l'homme en dehors de toute direc-

tion, de toute assistance et de toute répression de la part de l'autorité politique, et de le dégager de ces rapports généraux par lesquels la religion ou la philosophie le montrent lié à l'univers, aux générations futures et aux générations passées, comme aux générations présentes. C'est par une nécessité semblable que, dans les sciences naturelles, qui traitent des corps inorganiques, on isole, pour les étudier, les qualités physiques et les propriétés chimiques. C'est ainsi que la médecine envisage isolément, une à une, les différentes parties du corps humain, le système nerveux, le système musculaire, la circulation du sang, la charpente osseuse, que sais-je encore ? mais, de même qu'un système d'histoire naturelle, qui ne tiendrait compte que des caractères chimiques des corps, serait fort imparfait, de même qu'une thérapeutique qui, comme celle des Chinois, dit-on, voudrait juger de tous les états pathologiques du corps humain par le battement du pouls, serait plus qu'incomplète, serait radicalement fausse, de même on se jetterait dans une entreprise bien dangereuse, si l'on tentait de donner à la société un plan d'économie entaché d'omissions qui ne sont permises que transitoirement, dans le cours successif des investigations abstraites de la science économique.

La société, quand elle arrange son économie, doit prendre l'homme tout entier, ou du moins avec tous ceux de ses attributs qui sont en rapport avec la formation, la répartition et la consommation de la richesse, et non pas un fragment de l'homme tel qu'il relève de l'économie politique largement et sagement conçue. Autrement elle serait elle-même comme un fragment de société, quelque chose comme un individu à qui viendrait à manquer le sens de l'ouïe ou celui de la vue. Cherchez impartialement, parmi les sociétés euro-

péennes, celles qui ont la plus forte vitalité, vous trouverez que ce sont celles qui ont le mieux pondéré, dans leur organisation économique comme dans leur organisation politique, les devoirs multiples et divers de l'homme et les droits qui sont la réciproque des devoirs. Voilà la cause, le reste est l'effet.

Je ne disconviens pas que, parmi les économistes, il y en a eu et il en est encore de fort distingués, d'après lesquels l'intérêt personnel ou la liberté individuelle appliquée aux faits relatifs à la richesse suffirait à l'établissement du bon ordre économique. Les personnes qui partagent cette opinion et lui prêtent l'appui de leur conviction et de leur talent se laissent abuser par un mirage. Sans doute, en vertu de l'harmonie universelle, il est possible de déduire de la notion de l'intérêt personnel bien entendu une très-grande partie des devoirs politiques et moraux de l'homme, car, à la rigueur, tout est dans tout. Mais, quelque habile qu'on soit, il est impossible qu'on ne fasse pas alors quelques raisonnements qui soient boiteux. Alors, en effet, on imite gratuitement, sans avoir comme eux le motif de la pénitence, ces pèlerins qui s'infligeaient la peine de parcourir un grand espace sur une seule jambe ou à genoux. On aurait tort de raisonner de la sorte, quand même les conclusions auxquelles on parviendrait ainsi seraient toutes vraies, ce que je crois impossible. A la rigueur aussi, l'homme auquel manque un sens parvient à y suppléer, jusqu'à un certain point, avec l'aide des autres sens. Je me souviens que, visitant une fois l'école des Jeunes Aveugles de Paris, j'y rencontrai des enfants qui expliquaient la mappemonde, indiquaient l'emplacement des villes, décrivaient le cours des fleuves, la forme des continents et des montagnes ; je remarquai même une petite fille, aveugle comme les autres, qui faisait correctement de la

tapisserie. Malgré ces expédients ingénieux, ces pauvres enfants n'en restaient pas moins dignes d'une profonde pitié, frappés d'une irremédiable impuissance. De même pour être dans le vrai, en économie politique comme dans toutes les sciences morales et politiques, il faut opérer sur la base de la nature humaine telle qu'elle est sans la mutiler, sans la déposséder de ses attributs, surtout de ceux du premier ordre.

Or, ce serait avoir une vue étroite et fausse de la nature humaine, que de prétendre que tous ses attributs sont impliqués suffisamment par notre aptitude à la liberté.

Déjà, dans le courant de ce discours, j'ai eu soin de signaler à vos esprits, en même temps que le principe de la liberté, comme ayant le même droit à nos respects, un autre principe, celui de la justice. Indépendamment des devoirs qu'a l'homme envers lui-même, j'ai signalé les devoirs qu'il a envers les différentes communautés dont il fait partie, et particulièrement envers la plus grande de toutes, la société. Je reprends cette pensée pour vous la présenter sous une autre forme, avec quelque développement ; car elle est pour l'économie politique du plus grand intérêt, et pour l'enseignement même elle est d'une utilité souveraine.

Sans doute, l'homme est, sans aucune comparaison, le plus personnel des êtres, je veux dire celui qui a la personnalité la plus énergique et la plus active, et par conséquent celui qui a le plus besoin de la liberté, et par la liberté acquiert le plus de puissance ; mais en même temps l'homme est de tous les êtres le plus sociable, celui qui peut le moins se passer des liens et des ressources de la sociabilité, celui qui par la sociabilité acquiert et rend le plus. Dans nos sociétés civilisées, l'homme est engagé par les liens de la sociabilité de

mille manières; il l'est, je vous le disais tout à l'heure, par la famille, il l'est par la commune, par le département; il l'est par le sentiment du patriotisme ; il l'est par la pensée chrétienne qui le porte à sympathiser avec l'espèce tout entière; il l'est encore par toutes sortes de solidarités qu'il contracte dans les limites les plus diverses, depuis la durée d'un instant jusqu'à celle de la vie. Toutes les merveilles qu'on attribue à la division du travail et qui ont été si bien mises en relief par Adam Smith, sont qualifiées d'une manière supérieure peut-être lorsqu'on les donne comme des manifestations de la sociabilité, car le travail ne se divise que parce que les hommes ont le don de concerter et d'associer leurs efforts individuels. Et ce n'est pas, à beaucoup près, la seule forme sous laquelle la sociabilité aide à la production de la richesse. Qui n'a admiré, en effet, les grands résultats qu'a donnés l'esprit d'association? Qui n'aperçoit ceux bien plus grands encore qu'il est permis d'en attendre? Je ne crois pas qu'il soit possible de dire que la personnalité occupe dans la nature humaine une place plus grande que la sociabilité. Ces deux attributs sont au même rang, et j'admire le génie d'Aristote, qui, lorsqu'il a défini l'homme, l'a caractérisé par l'un et par l'autre.

L'économie politique aurait donc tort si elle donnait à ses raisonnements et à ses déductions, pour seul et unique point de départ l'intérêt personnel. Elle est tenue à envisager aussi, et avec l'attention la plus sérieuse, l'immense variété des intérêts collectifs qui découlent de la sociabilité humaine.

C'est en l'honneur de la liberté, dit-on, qu'on pose le principe unique de l'intérêt personnel bien entendu. Oui, sans doute, l'intérêt personnel bien entendu est la légitime traduction de liberté, au point de vue de l'individu; mais la nation ou la société, ce grand corps dont

l'individu est membre, a droit à sa liberté aussi. La liberté collective de la société, c'est, comme on l'a dit par une définition éloquente, l'ordre, l'ordre dont le gouvernement est le premier gardien. Cette liberté collective, non moins sacrée que la liberté individuelle, peut avoir et a en effet de légitimes réclamations à présenter, et c'est l'autorité qui en est l'organe naturel. Et combien n'y a-t-il pas d'autres intérêts collectifs qui méritent d'être pris dans la plus grande considération, et ne pourraient être froissés ou foulés aux pieds sans que l'intérêt même de la société ne fût en péril ou en souffrance ?

Un des plus graves défauts des doctrines qui se sont répandues depuis quelques années, et qui ont été considérées comme compromettant l'existence même de la société, réside dans la prépondérance systématique qu'elles donnent à l'action de l'État. Suivant elles, l'État devrait s'approprier tout, et disposer de tout. Au point de vue scientifique, ces doctrines sont fausses ; elles partent d'une fausse notion de la nature humaine, car elles méconnaissent la puissance du ressort individuel. Elles conduiraient, je vous le disais il y a un instant, à une impitoyable tyrannie dont le joug serait avilissant. Je le crois, je l'enseigne. Mais, aussi bien, j'estime qu'une doctrine qui s'appuierait exclusivement sur l'intérêt personnel, qui récuserait toute intervention de l'autorité, et réduirait le gouvernement au rôle de gendarme, serait également fautive, également impraticable.

L'économie politique ne s'est jamais précisément ralliée à la doctrine suivant laquelle l'intérêt individuel devrait être l'unique guide de l'homme. Si quelquefois elle a paru portée à se ranger sous ce drapeau, dans la personne de quelques-uns de ses plus dignes adeptes, et même de quelques-uns de ses maîtres, ce ne fut qu'un

écart passager. Il est de la nature humaine qu'on ne soit pas toujours égal à soi-même, et je ne parlerais pas de ces méprises accidentelles d'écrivains que j'aime, et de maîtres que je vénère, si je n'y trouvais une nouvelle preuve de l'accord, que je m'applique à vous démontrer en ce jour, entre la morale et l'économie politique.

Car s'il est vrai que la doctrine de l'économie politique ait semblé, un moment, s'absorber dans la notion de l'intérêt personnel, c'était en vertu d'un mouvement qui entraînait toutes les sciences morales et politiques à exalter l'isolement comme la manière d'être la plus naturelle à l'homme, comme la plus avantageuse des conditions. On avait complétement perdu de vue la sociabilité en vertu de laquelle l'homme, pour être heureux et pour être libre, pour obéir à la destination que lui a assignée le Créateur, a besoin de faire partie d'une société nombreuse et variée, dont le contact l'anime, dont les liens le soutiennent et l'aident. L'homme isolé, c'est-à-dire étranger à tout mécanisme social, paraissait aux philosophes et aux moralistes le modèle à atteindre. On s'était jeté aux antipodes de la pensée révélée par ce mot de la Bible : *Væ soli!*

Ces idées s'accréditèrent dans le dix-huitième siècle. Les hommes alors étaient avides de liberté. Leur passion pour la liberté était d'autant plus vive qu'ils en étaient alors plus privés. Sur le continent européen, il ne restait guère de traces de la liberté politique. Les abus du pouvoir absolu étaient devenus intolérables. Aux yeux d'hommes amoureux de réformes, les gouvernements, qui maintenaient ces abus avec le plus déplorable aveuglement, semblaient des espèces d'ennemis publics, et la société que ces abus infestaient, un affreux repaire. Les réformateurs les plus ardents se mirent de bonne foi

à admirer et à envier l'homme qui vivait seul, loin de toute autorité, en dehors de toute organisation constituée, et les plus grands esprits eux-mêmes payèrent un tribut à cette manie en vantant, dans d'immortels écrits, la liberté dont jouissaient, à ce qu'ils disaient, des peuplades sauvages ou barbares. Jean-Jacques Rousseau est en contemplation devant la liberté et le bonheur du sauvage qui vit au milieu des bois. Raynal, partageant cette vive admiration, l'a exprimée dans son *Histoire philosophique et politique des deux Indes*. Cette opinion, qui considère le sauvage comme le type de la liberté, comme une sorte de perfection de la nature humaine, a compté parmi ses prosélytes la plupart des hommes de l'école philosophique du dix-huitième siècle et ses continuateurs plus voisins de nous. Montesquieu lui-même ne peut s'empêcher de signaler la *grande liberté* dont il croit que jouissent les peuples nomades, tels que les Tartares.

L'illusion que nourrissaient les philosophes français, et en général ceux du continent européen, au sujet des prétendus avantages de l'isolement, provenait, en partie, de ce que les corps ou associations qui existaient alors et que la loi entourait de toute sa protection, étaient fondés sur le monopole ou le privilége, et étaient ainsi à charge à la société. Les corporations d'arts et métiers en sont le plus remarquable exemple, celui qui devait frapper davantage les hommes dont l'esprit était tourné vers l'économie politique. En vertu de ce penchant qui porte les hommes vers un extrême par la répulsion de l'extrême opposé, de ce que la plupart des applications du principe d'association se trouvaient ainsi perverties, on conclut que l'association elle-même était en soi un mal. C'était une bien mauvaise logique, mais une fois qu'ils sont passionnés, les hommes ne raisonnent pas

différemment. Une assemblée, au patriotisme et aux lumières de laquelle l'histoire rendra un insigne hommage, l'Assemblée constituante de 1789, en haine des anciennes corporations, fut ainsi amenée à mettre le principe d'association à l'index. Il n'y eut plus de permis, en fait d'associations, que les sociétés politiques qui travaillaient au renversement de l'État, les clubs. J'ai déjà cité, dans cette chaire, un décret de cette illustre assemblée, décret dont l'esprit se retrouve dans vingt autres, où l'on nie positivement que les hommes qui se livrent à la même profession puissent avoir des *intérêts communs*, et où, en conséquence, on leur interdit absolument la faculté de s'associer.

Ces erreurs, qui n'allaient à rien moins, les unes, qu'à nier la sociabilité humaine, les autres, qu'à représenter tout gouvernement comme un fléau de Dieu, et qui formaient ensemble un corps de doctrines, ont été en honneur jusqu'à une époque rapprochée de nous. Maintenant, faudrait-il s'étonner si, lorsque tant de moralistes, de philosophes et de publicistes se livraient à de pareils écarts, l'économie politique avait cédé au torrent ; si, à l'instar des théories dominantes, elle avait exalté l'isolement sous la forme qui lui est propre, l'intérêt personnel, et qu'elle eût contesté au gouvernement quelques-unes des attributions dont il importe qu'il soit investi pour le bon ordre économique de la société ?

Mais avec le temps la civilisation s'instruit, à ses dépens, il est vrai. Les idées des philosophes, des publicistes et des moralistes se sont rectifiées : la sociabilité humaine est remise à sa place ; la société, et les gouvernements en qui elle se personnifie, recouvrent leurs droits ; la science économique s'appuie sur une connaissance de plus en plus exacte de la nature humaine. Si, par exemple, vous lisiez l'excellent traité d'économie

politique qu'a tout récemment publié, en Angleterre, M. J. S. Mill, vous ne pourriez vous empêcher de remarquer à quel point les idées sur l'homme et sur la société, qui percent à travers les pages de ce livre et qui l'ont inspiré, sont conformes à ce qu'enseignent de nos jours les moralistes et les philosophes les plus éminents, ceux qui, heureusement pour le repos de la société, font le plus école. Vous y verriez, Messieurs, le principe d'association élevé sur le pavois, et les gouvernements restaurés dans l'exercice des pouvoirs qui leur appartiennent. Et sauf quelques détails et quelques points particuliers, la grande majorité des économistes de l'Europe seraient fiers d'accepter cet ouvrage comme l'exposé de ce qu'ils pensent.

Je m'étais proposé de vous donner, dans cette première séance, un aperçu de cette vérité, que je démontrerai en détail dans le cours de cette année, que l'économie politique est une émanation de la morale, que les principes et les notions qu'elle établit sont le reflet des principes et des notions qui appartiennent à cette branche de la philosophie. La morale ou la philosophie étant d'un ordre supérieur et d'une plus grande généralité, non-seulement les lois de la morale ont plus d'ampleur que celles de l'économie politique, par cette simple raison que le tout est plus grand que la partie, mais il y a aussi certaines lois morales qui se révèlent bien moins que d'autres dans l'économie politique. C'est que l'économie politique n'est point un abrégé de la morale. Ce n'est pas la morale tout entière en raccourci, à la façon de ce qui se passe dans la chambre obscure, où le paysage qui est devant nous s'aperçoit avec une réduction proportionnelle de toutes les parties. L'économie politique a un cadre à elle où elle montre des principes empruntés au domaine de la morale; mais les uns sont grossis,

comme s'ils étaient examinés au travers d'un microscope, d'autres sont moins développés, et quelques-uns se distinguent à peine; non que, pris en eux-mêmes, ils soient de peu d'importance, mais l'économie politique s'abuserait sur les attributions qui lui sont propres, si elle prétendait leur faire occuper sur son terrain un plus grand espace.

J'en fais l'observation à cause d'un des principes les plus beaux de la morale, celui de la fraternité, qu'on a récemment encadré dans la devise nationale.

Le sentiment qu'on nomme aujourd'hui la fraternité, qui, depuis des siècles, était plutôt connu dans la langue de la religion et de la philosophie sous le nom de la charité, est, je tiens à le dire, un de ceux sur lesquels il faut compter le plus pour sauver la société des périls qu'elle court dans la conjoncture présente. La haine et l'envie sont les deux plaies les plus cruelles du corps social; l'esprit de charité est appelé à y verser un baume admirable. Mais cette vertu réparatrice n'a pas été regardée jusqu'ici comme du ressort de l'économie politique.

L'économie politique, par le cercle où elle s'est circonscrite, a pour mission particulière d'apprécier les actes par lesquels les hommes coopèrent à la production de la richesse, et les conventions en vertu desquelles ils se partagent les produits. Elle ne néglige pas de montrer aux hommes qu'ils sont solidaires les uns des autres, mais elle s'occupe spécialement de cette solidarité qui peut s'inscrire sur un contrat ou se formuler dans une loi, de celle qui, en un mot, dérive de la justice réciproque.

La fraternité est une autre espèce de solidarité, une solidarité d'un ordre plus élevé, je l'admets dès l'abord, car elle prend ses inspirations plus haut encore. Elle

s'appuie sur les sentiments les plus doux et les plus nobles de notre nature, ceux en vertu desquels l'homme aime et se dévoue. La stricte justice n'est ni généreuse, ni tendre; elle est impartiale et honorable, mais froide comme l'impartialité. Elle ne connaît pas le sacrifice, car le sacrifice est au delà de ce qui est juste. Voici ce qui ressort au contraire de l'essence même de la fraternité : au point de vue scientifique, elle a l'inconvénient d'être vague et de manquer de limites fixes. Je pratique la fraternité, si je dépense le quart de mon revenu en bonnes œuvres; je la pratique encore, si je dépense le dixième, et tel autre la pratique plus que moi, qui n'y consacre cependant que le vingtième. La pauvre veuve qui met son obole dans le casque de Bélisaire, est plus charitable que le riche qui fait distribuer fastueusement d'abondantes aumônes à sa porte.

La fraternité a encore ce caractère, qui la mettait jusqu'à présent presque en dehors de l'économie politique, qu'elle ne peut se formuler dans des lois. On peut libeller dans des lois les indications accoutumées de l'économie politique, et on le fait très-souvent, parce qu'il appartient à la loi de régler tout ce qui est du domaine de la stricte justice. La fraternité, au contraire, est essentiellement spontanée; la contrainte, législative ou non, la dénature ou la tue. La loi peut forcer l'homme à être juste; elle ne peut lui dire de se précipiter dans le gouffre de Curtius.

Lors donc qu'on voulut, le lendemain de la révolution de 1848, instituer la fraternité de par la loi, on voulut l'impraticable. Il serait facile de démontrer, je le crois, que si les plans d'économie sociale proposés alors par des personnes momentanément investies d'une grande autorité, étaient devenus des lois de l'État, les classes pauvres, qu'on espérait soulager, en fussent devenues bien plus

malheureuses ; et en supposant qu'on eût réussi à adoucir les souffrances du grand nombre, ce qu'on eût organisé eût été de la spoliation et non de la fraternité.

Je vous ai déjà signalé un des vices qui, aux yeux de l'économie politique, affectent la plupart des doctrines qu'embrasse la dénomination de socialisme. Il en est un autre que vous devinez déjà d'après ce que je viens de dire : il consiste en ce qu'elles rendraient impératifs les actes qu'il ne faut attendre que de la libre impulsion de la charité chrétienne. Les auteurs de ces doctrines ont entièrement confondu la justice et la fraternité, et par cela même ils ont fait une économie politique que la raison repousse. Les meilleures choses ne supportent pas d'être confondues. C'est le moyen de les gâter toutes. Les conclusions des écrits socialistes auraient été à leur place dans la bouche d'un prédicateur parlant du haut de la chaire chrétienne, sous deux conditions : 1° qu'il eût eu garde d'invoquer, comme on le faisait, l'assistance du bras séculier ; 2° qu'en entretenant les pauvres des riches, il s'inspirât de l'esprit de fraternité dont on se prétendait l'interprète. Mais du moment qu'on voulait rendre les riches justiciables, non pas de leur conscience et de Dieu, qui réside dans les cieux, mais bien de l'État agissant despotiquement ; du moment qu'on avait la bouche pleine de violence et de haine, tout ce que l'on faisait ne tendait qu'à compromettre une sainte cause et qu'à profaner un principe à jamais digne de l'admiration et du respect du genre humain.

Les notions de morale, qui se classent sous le titre de la fraternité, pour s'introduire dans la pratique habituelle des sociétés et pour y avoir leur plein effet, ont besoin de se présenter sous les auspices de la religion. Si la philosophie y suffit, c'est à l'égard d'une toute petite

minorité d'élite. Les actes qui découlent de la fraternité ne peuvent être ordonnés que comme la religion ou la philosophie ordonnent, c'est-à-dire en rendant chacun responsable seulement devant Dieu et sa conscience.

De nos jours, des hommes de bien, habitués à pratiquer la charité pour leur compte, et à l'exercer avec intelligence pour le compte d'autrui, ont essayé de coordonner, sous le nom d'*Économie charitable*, les indications que l'expérience fournit sur les meilleurs moyens de rendre la charité profitable aux classes et aux individus qui en sont l'objet. Quelques personnes ont pensé qu'il allait naître de là une science rivale de l'économie politique, destinée même, disaient-elles, à supplanter celle-ci, qu'elles supposaient entachée de sécheresse et d'égoïsme. Messieurs, ce n'est qu'une erreur. L'économie politique ne craint pas la concurrence de l'économie charitable, par beaucoup de raisons, dont la première est que ce n'est pas une concurrence, mais un concours.

Lorsque nous aurons à parler des œuvres et des tentatives de l'économie charitable, ce sera pour applaudir sans réserve aux sentiments qui l'animent et pour lui souhaiter les ressources les plus abondantes. L'économie politique ne s'est occupée jusqu'ici des rapports qui existent entre les hommes dans la production et la répartition de la richesse, que pour savoir si la liberté y était respectée, et s'ils étaient conformes à la raison et à la justice. Si donc ordinairement elle semble froide, c'est que la raison et la justice ne connaissent ni l'enthousiasme ni la ferveur, ce qui ne les empêche pas d'être fécondes pour la grandeur et la prospérité des Etats et le bien-être des individus.

Mais, il n'y a pas, dans la nature même des choses, d'obstacles qui s'opposent à ce que l'économie politique

rattache à son domaine l'exposé méthodique et l'appréciation des institutions d'économie charitable, c'est-à-dire de celles qui procèdent de la fraternité. On peut y voir, en effet, des modes complémentaires de la répartition de la richesse. Il faudrait seulement avoir soin que ce fût bien distinct : la justice d'abord, la charité ou la fraternité ensuite. Il ne répugne aucunement à l'esprit de l'économie politique de montrer le chef d'industrie, une fois les parts faites conformément à la justice, d'après le texte des contrats, s'occupant, librement, d'organiser, par exemple, seul ou avec le concours de ses voisins, une caisse d'épargne, une caisse de secours, une caisse de retraite, ou d'ouvrir une école. De même, il appartient incontestablement à l'économie politique d'embrasser dans ses investigations les institutions de la bienfaisance publique, la taxe des pauvres, les bureaux de bienfaisance, les projets de colonisation en grand avec l'assistance de l'État. D'un autre côté, l'économie politique, qui vante justement la division du travail, ne peut se refuser à admettre que quelques personnes lui en fassent l'application à elle-même, et qu'elles se donnent la mission spéciale de classer méthodiquement, sous la dénomination d'économie charitable, les institutions et les pratiques par lesquelles se manifeste le sentiment sublime de la charité. S'il en était ainsi, l'économie politique fournirait, dans beaucoup de circonstances, de précieuses lumières à l'économie charitable sur les mesures à prendre pour élever la condition des pauvres, et elle recevrait avec reconnaissance, en retour, les renseignements que l'économie charitable pourrait lui donner sur les moyens de restituer à l'activité sociale des forces aujourd'hui frappées de stérilité.

Je m'arrête maintenant. J'espère vous avoir fait saisir d'une manière générale l'objet du cours de cette année :

je me propose de vous montrer les rapports qu'a l'économie politique avec la morale, et comment sa place serait tout naturellement marquée dans l'enseignement de cette partie de la philosophie qui traite des lois de la morale et de leur application à l'organisation des sociétés.

Au surplus, vous pouvez savoir que l'économie politique est venue au monde comme une branche de la morale. Oui, Messieurs, l'immortel ouvrage d'Adam Smith, sur la *Richesse des nations*, n'est rien de plus que le développement des leçons données par cet illustre maître quelques années auparavant, à l'université de Glasgow, où il occupait la chaire de morale (*moral philosophy*). Son prédécesseur et son maître, Hutcheson, homme digne d'une renommée plus grande que celle qu'il a parmi nous, avait de même, conformément aux règlements tracés par la municipalité de Glasgow, consacré une partie de son cours aux sujets que traite l'économie politique. Son *Manuel*, ou abrégé de ses leçons, se termine par un petit traité intitulé: *OEconomices et Politices Elementa*. Je vous renvoie à l'*Histoire des doctrines philosophiques modernes*, livre classique dû à M. Cousin, si vous voulez des détails circonstanciés et précieux sur l'économie politique considérée comme une branche de la morale, ainsi qu'elle était enseignée au sein de l'université de Glasgow, avant la publication de la *Richesse des nations*, et qu'elle l'a été postérieurement. Ce point de départ de la science économique a été trop perdu de vue, non-seulement par ses détracteurs, mais aussi par ses disciples. De la part de ceux-ci, l'injustice est grande; mais ainsi procède l'homme. Dans les récits mystiques de l'antiquité, on voit l'initié, à un certain instant, pour administrer la preuve de sa force même, méconnaître, repousser et tuer l'initiateur.

Il n'est jamais trop tard pour revenir sur une injustice. L'économie politique, de nos jours, est devenue assez forte pour ne plus craindre d'être traitée comme une science subalterne. Il est toujours mal de répudier ses parents, et la souche d'où est sortie l'économie politique est tellement noble qu'elle ne peut que gagner à l'avouer. Bien plus, elle doit être jalouse de constater son origine. Elle y trouvera une puissance nouvelle. Ce sera comme le géant de la fable, qui se sentait une soudaine vigueur toutes les fois qu'il avait embrassé la terre qui était sa mère.

XI

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1850-51.

Le désir du bien-être est légitime; il peut obtenir satisfaction, mais à quelles conditions.

MESSIEURS,

Le désir du bien-être, un désir ardent qui est devenu une passion, a pénétré la société; il n'est aucune classe qui n'en soit profondément travaillée. Il est pour une part dans toutes nos agitations publiques. Jusques à quel point ce désir est-il légitime? Est-il bien conforme à la nature des choses qu'il reçoive satisfaction ? Quelles

conditions faut-il remplir pour que cette satisfaction soit possible, soit assurée? De là, trois questions distinctes qui se tiennent, et que j'essaierai aujourd'hui de discuter rapidement avec vous, savoir : 1° la légitimité du désir dont il s'agit; 2° la possibilité d'y satisfaire; 3° l'indication des conditions supérieures en dehors desquelles ce ne serait qu'un vœu chimérique.

Premièrement : Jusqu'à quel point le désir du bien-être, dont la société européenne est maintenant possédée, est-il légitime? Qu'en doivent penser non-seulement l'économiste, mais l'homme religieux, le moraliste, l'homme d'Etat?

L'homme ne peut impunément oublier que ses vœux doivent être bornés; que c'est non-seulement une loi de la sagesse, mais une nécessité de la nature de tous les êtres qui sont limités dans leurs facultés et dans leur puissance. Il n'y a que Dieu qui n'ait pas de bornes, et c'est en ce sens qu'un sublime orateur s'écriait devant une réunion de personnes qui s'appelaient les grands : « Dieu seul est grand, mes frères! » Les individus ou les peuples qui conçoivent des désirs sans limites, tombent alors dans l'adoration de soi, et cette orgueilleuse hallucination les conduit de faute en faute, de calamité en calamité. C'est un arrêt écrit à chaque page dans l'histoire, et confirmé chaque jour par de nombreux exemples à tous les échelons de la société. Or en soi le désir du bien-être est-il au delà ou en deçà des bornes qui séparent ce qui est permis à l'homme de ce qui lui est défendu? Ce désir est-il interdit à une classe quelconque de la société?

De nos jours, pourvu qu'il se manifeste sous certaines conditions et dans une certaine mesure, le désir du bien-être est honnête, est d'accord avec ce qu'il y a de plus relevé dans notre nature. Le signe distinctif de l'homme,

le secret de sa grandeur et de sa force, la source de ses joies et de ses espérances, c'est qu'il a une âme immatérielle ; en cette âme réside la vie, c'est elle qui constitue le moi. Mais cette âme ici-bas est unie à un corps par un lien indissoluble. L'homme, a dit un de nos philosophes par une formule à mon gré savante et religieuse, « l'homme est une intelligence servie par des organes. » Pour que l'intelligence accomplisse ses destinées, il faut qu'elle soit bien servie, et elle ne peut que l'être mal si les organes, ses serviteurs, restent dans la souffrance. *Mens sana in corpore sano* est un adage sur lequel la philosophie et l'hygiène sont d'accord. Des âmes supérieures se sont placées quelquefois au-dessus de cette loi de notre nature ; mais ce ne put jamais être que pour peu de temps, et, eussent-elles eu quelque durée, les exceptions individuelles qu'ont présentées des hommes extraordinaires n'infirmeraient pas la règle pour l'immense majorité. A quelque hauteur que l'esprit plane sur la matière, du moment que la nature charnelle et la nature spirituelle sont combinées en nous, pour le bien même de notre esprit, nous avons à remplir des conditions matérielles, nous sommes tenus de rechercher certaines satisfactions dont la matière est la base. En un mot, la recherche du bien-être nous est commandée.

Par cela même que l'âme de l'homme a pour agent un corps, la religion nous fait une loi de prendre soin de ce corps. Or, ce corps réclame impérieusement pour son entretien certains modes d'alimentation, de logement et de vêtement, de bien-être enfin ; sinon il est compromis, et l'âme elle-même, n'ayant plus qu'un mauvais agent, est en péril de succomber dans son œuvre. Les machines que nous construisons de nos mains exigent des ménagements assidus, d'autant plus

qu'elles sont moins imparfaites. Notre corps est, ne nous en déplaise, une machine qui est soumise à des conditions de fonctionnement et de conservation analogues à celles que, dans nos ateliers, un contre-maître attentif observe pour les appareils mécaniques qui lui sont confiés. Vous n'ignorez pas que deux de nos savants les plus renommés ont pu calculer ce qu'était l'homme considéré comme une machine à vapeur, par rapport à la machine motrice d'une de nos filatures, et évaluer la consommation de combustible que l'appareil humain ainsi envisagé exige pour un effet donné, tout comme on se rend compte dans les établissements de M. Cavé ou du Creuzot du nombre de kilogrammes de charbon que dévore une machine à feu de vingt ou de cinquante chevaux (1). Mais cette machine, infiniment mieux combinée que celles qu'exécutent les doigts des hommes, infiniment plus variée dans ses effets, est aussi infiniment plus délicate. Elle exige donc aussi infiniment plus de soin, et ce soin consiste dans le bien-être.

L'homme religieux s'écrie quelquefois, dans ses transports vers un monde meilleur, que le corps est une prison. Plusieurs des Pères de l'Église ont poussé cette exclamation, et saint Paul la fit dans les termes les plus énergiques, vous les avez présents à la mémoire. Prison, soit, je ne le nie point, lorsqu'à l'exemple de ces grandes autorités quand elles s'exprimaient avec ce véhément dédain pour le corps, je me place en face de la vie à venir; mais tant que nous sommes en ce monde, nous avons à être attentifs au bon arrangement de la prison, dans l'intérêt même du captif. La religion nous permet d'aspirer aux joies de la vie future, elle nous les montre comme une ravissante perspective qui nous fait prendre

(1) MM. Dumas et Boussingault, *Statique chimique des êtres organisés*.

en patience les maux et les injustices d'ici-bas; mais elle nous défend, avec une extrême sévérité, de rien faire pour dégager notre âme de la captivité où elle est engagée dans le corps. C'est que le corps n'est pas seulement l'agent de notre âme, il est aussi l'instrument de beaucoup d'épreuves qu'elle doit traverser pour parvenir à ses destinées. C'est une doctrine rigoureusement maintenue par l'Église chrétienne, que les épreuves ne sont valables qu'autant que le corps reste, autant qu'il dépend de nous, dans la plénitude de sa force, en possession de tous ses attributs.

Ici je touche à un point qui est le pivot de la discussion sur la question de savoir si la religion chrétienne approuve les hommes qui recherchent le bien-être, pourvu, bien entendu, que ce soit entre certaines limites et sous certaines conditions. La doctrine du christianisme sur le corps est un de ses traits distinctifs, un des côtés par lesquels il montre le mieux sa supériorité sur les écoles philosophiques les plus renommées de l'antiquité, un des aspects par lesquels il est le plus favorable au progrès non partiel, mais intégral de la civilisation. L'école stoïque, une des plus justement admirées d'avant le christianisme, admettait le suicide et le louait comme un acte héroïque; aux yeux du stoïcien, Caton d'Utique et Brutus qui se tuent sont des grands hommes, et la mort qu'ils se donnent en est une preuve nouvelle. L'Église chrétienne, au contraire, a toujours considéré le suicide comme un des plus grands crimes qu'il soit possible de commettre. La mutilation volontaire qui est un suicide partiel, l'abdication d'une partie de nos pouvoirs, a de même été condamnée et flétrie par elle. Le chrétien est rigoureusement tenu de conserver son corps et de le conserver intact. C'est un des sujets sur lesquels les conciles ont déployé le plus de fermeté

et de vigilance. Tous les jours vous êtes témoins de l'horreur que l'Église témoigne contre les personnes qui ont attenté à leur vie. Quant à la mutilation, dès le commencement l'autorité ecclésiastique ne l'a pas moins réprouvée. Je n'ai pas à vous entretenir ici du traitement que s'était infligé, par un sentiment de piété fort mal entendue, le célèbre Origène. Mais je recommande à votre attention l'accueil sévère qu'y fit l'Église. Précisément parce que c'était un homme qui possédait une immense renommée de science et de sagesse, sa condamnation reçut le plus grand éclat. Un premier concile, assemblé pour le juger, le frappe d'interdiction, lui enlève le droit de la parole dans les églises. Un second concile trouve que ce n'est pas assez; par un premier décret, il casse l'ordination d'Origène, par un autre il l'excommunie. Ce solennel exemple arrêta un mouvement qui eût fait reculer le christianisme jusqu'au mysticisme insensé de l'Asie.

A l'appui de ce que je dis ici de la doctrine chrétienne dans ses rapports avec le bien-être, je puis faire remarquer la direction qu'elle a successivement donnée aux âmes dont la religion était la plus ardente, et qui à ce titre tendaient à se retirer du commerce habituel des hommes pour mener une vie particulièrement dévouée à Dieu. Les hommes nommés religieux par excellence, dans les premiers temps s'imposaient tous une vie contemplative, extraordinaire par la dureté des privations qu'elle comportait, par les rigueurs auxquelles elle condamnait leur corps, et en cela ils offraient une analogie qu'il est permis de signaler avec les dévots des religions païennes de l'Inde. Peu à peu l'existence des religieux se modifia. Des ordres nouveaux se formèrent, se propagèrent rapidement et acquirent la plus grande autorité. On les appelait encore les *moines*, tout comme

les solitaires de la Thébaïde, du mot grec qui, vous le savez, signifie l'homme vivant dans la solitude. Mais ceux-là vivaient entre eux en communauté. Au lieu de s'isoler du monde, ils s'y mêlaient, pour servir à l'avancement de la civilisation de mille manières. Non-seulement ils cultivaient et répandaient les sciences et les lettres, mais encore ils défrichaient la terre, ils protégeaient et enseignaient les arts utiles et surtout les arts agricoles. L'heureuse influence des couvents, pendant le moyen-âge, sur la partie matérielle même de la civilisation, c'est-à-dire sur le bien-être des populations, tout comme sur l'intelligence et la moralité des peuples, n'est pas un mystère pour vous ; c'est un hommage que les adversaires mêmes de la religion chrétienne se sont plu à lui rendre.

J'irai plus loin : je vous prie de réfléchir sur la place et le rang que l'Église assigne aux beaux-arts. J'y trouve une démonstration nouvelle de l'ampleur de la doctrine chrétienne, la preuve qu'elle embrasse notre être dans son entier, qu'elle en favorise le complet développement. Une religion qui proscrirait les beaux-arts se désarmerait d'un des puissants moyens de moraliser l'homme ; car les beaux-arts élèvent notre âme en nous saisissant par les sens. Une religion hostile aux beaux-arts ne pourrait être que celle d'associations peu nombreuses ; elle n'aurait pas de chances pour devenir celle du genre humain, car le genre humain en masse refusera toujours de supporter certaines privations auxquelles cependant des groupes particuliers auront pu se ployer. L'éclatante reconnaissance des beaux-arts par la doctrine chrétienne est un de ses titres à l'universalité. Reste pourtant que, par cela même, la doctrine chrétienne est bien éloignée de faire abstraction des sens de l'homme, et qu'elle légitime des jouissances qui dépassent ce qui se-

rait strictement le bien-être ; elle autorise des satisfactions et des plaisirs que le stoïcien eût regardés comme du luxe.

J'insiste sur la démonstration de la légitimité du bien-être au point de vue de la morale religieuse, parce que de toutes les manières de l'asseoir, c'est la plus solide. On objectera qu'à l'époque où le christianisme se répandit, alors que la foi était dans toute sa ferveur, c'était une pratique recommandée par les chefs de l'Église, et suivie par beaucoup de personnes, de distribuer ses biens aux pauvres ; que de tout temps l'Église a prêché le renoncement. Ne croyez pourtant pas que ces faits soient la contradiction de ce que j'ai avancé, que la doctrine chrétienne légitime le bien-être. Pour bien juger de ce qui se fit lors de la prédication de l'Évangile aux sociétés païennes, il faut se reporter à ce temps-là. Les principes de la religion, précisément parce qu'ils répondent à tous les besoins des sociétés, se modèlent, dans leurs applications diverses, sur les circonstances des temps. Le christianisme s'annonçait à une société prodigieusement sensuelle ; il eut donc à réagir contre les mœurs sensualistes du siècle qu'il avait à réformer, et la réaction fut ce qu'elle dut être, extrêmement énergique. Beaucoup de personnes alors se précipitèrent ainsi dans les privations de la vie la plus ascétique. Mais remarquez qu'on ne disait pas aux riches : Détruisez vos richesses, renversez ou brûlez vos palais, jetez vos trésors dans la mer ; c'est ce qu'auraient pu dire des stoïciens dédaigneux du bien-être et drapés solitairement dans leur manteau, sans souci pour le prochain. Le langage du prêtre chrétien était tout autre : Distribuez votre bien aux pauvres, donnez à manger à ceux qui ont faim, à boire à ceux qui ont soif ; efforcez-vous de faire goûter un peu de bien-être à ceux qui en sont privés ; car ce sont vos frères qui souffrent.

Le détachement du monde, le renoncement que le christianisme n'a pas cessé de recommander aux hommes, et qu'il leur prêchera toujours, ne doit pas se confondre avec l'amour de la pauvreté. C'est une vertu à l'usage du riche qui veut rester riche comme de celui qui se dépouillerait ; une vertu que peut pratiquer le pauvre, même lorsqu'il lutte avec ardeur pour se conquérir un patrimoine à force de travail et d'épargne ; c'est l'empire de soi, c'est ce qui fait que nous sommes toujours supérieurs à notre fortune dans la prospérité, et que l'adversité, au lieu de nous abattre, nous trouve aussi forts qu'elle, non pas impassibles, mais résignés, espérant de Dieu, des hommes et de nous-mêmes une réparation qui viendra tôt ou tard, dans ce monde ou dans l'autre. Par le renoncement, le chrétien reste, selon la définition que je citais tout à l'heure, une intelligence servie par des organes, au lieu de devenir ce que sont trop souvent les personnes sans religion, une intelligence au service d'un organisme sensuel. Voilà, Messieurs, ce qu'est le renoncement chrétien ; ce n'est rien de plus, rien de moins. Entendu ainsi, il n'est pas déjà d'une pratique si facile.

Tout en m'exprimant ainsi, je proclamerai aussi haut que qui que ce soit que l'amour du bien-être, quand il dégénère en sensualisme, est contraire à l'avancement de la civilisation ; qu'il dépouille l'homme de la force qui serait nécessaire pour se porter en avant, parce qu'il détend les ressorts de l'âme. Malheur donc à la nation qui s'absorberait dans l'amour des jouissances matérielles ! Le culte du veau d'or serait aussi fatal aux peuples modernes qu'il pouvait l'être aux enfants de Jacob au pied du mont Sinaï. Mais on serait fondé à soutenir que ce ne serait plus là ce qu'il convient d'appeler le bien-être, en prenant le mot dans toute son étendue, car il

n'est donné à l'homme de se sentir bien que dans un milieu où les besoins mêmes de l'âme rencontrent une certaine satisfaction, tout aussi bien que les besoins du corps. Et puis, s'il est vrai qu'une existence sur le modèle de ce que présentait jadis au monde, à ce qu'on dit, la molle population des Sybarites soit inconciliable et avec la puissance des États et avec le bonheur des individus, il est également vrai que désormais vous ne feriez pas une grande nation non plus qu'une nation heureuse avec des populations qui manqueraient des éléments du bien-être matériel. Il n'y a de grand empire désormais que là où il existe de la richesse.

La culture des lettres, des sciences et des arts, tout ce qui constitue la civilisation est incompatible avec la misère générale de la nation; car, pour se livrer à ces nobles poursuites de l'intelligence et du sentiment, il faut être exempt des préoccupations brutales que nous causent les grossiers besoins de l'estomac affamé, que nous imposent les privations matérielles lorsqu'elles sont poignantes. La connaissance qu'on a de l'état des différentes populations qui recouvrent la terre, autorise à avancer qu'une nation, qui tout entière serait misérable, par la même raison serait barbare; et réciproquement, toute nation qui sera barbare, présentera le tableau d'une grande misère. Rien n'égale le dénûment de ces tribus sauvages que, par un bizarre écart de l'opinion, il était convenu, à la fin du siècle passé, d'admirer comme le type le plus parfait de l'espèce humaine. Il faut avoir été témoin de cette détresse pour y croire. Mais aussi rien n'égale leur ignorance, la grossièreté de leurs instincts et presque toujours la férocité de leurs mœurs.

Par l'heureux enchaînement qui, dans le monde moral comme dans le monde matériel, rattache ce qui

est bon à ce qui est bon, ce qui est utile à ce qui est utile, la relation qui existe entre la civilisation et l'aisance est facile à apercevoir. Quand un peuple est civilisé, c'est qu'il a des lumières, c'est que notamment il a scruté les mystères du monde qu'il habite, et que les sciences lui sont familières. Le propre de la nature humaine, où l'âme se trouve intimement unie au corps, est que nous cherchions sans cesse à appliquer nos découvertes ; et quel objet peuvent avoir ces applications, c'est-à-dire cette mise en œuvre par l'homme des lois qui gouvernent le monde matériel, si ce n'est l'amélioration de notre sort et de l'existence de nos semblables? Ainsi, un peuple qui sera plus civilisé, à ce titre aura plus qu'un autre cultivé les sciences, et plus qu'un autre possédera une industrie perfectionnée. Et quel est le sens précis de ces mots, une *industrie perfectionnée?* C'est que ce peuple sera à même de faire rendre à la planète, en retour d'une même quantité de travail humain, une plus grande quantité de fruits divers, de produits de toute espèce ; en un mot, ce peuple idéal, dont nous disons qu'il sera plus civilisé qu'un autre, se trouvera nécessairement par cela même réunir mieux l'ensemble des matériaux du bien-être.

Je ne pense même pas exagérer en affirmant que, de nos jours, il est impraticable d'avoir à un haut degré la force militaire, qui est un des attributs des grands États, à moins de posséder aussi la plupart des conditions essentielles du bien-être matériel. Nous ne sommes plus, en effet, à ces temps où il suffisait à des hommes d'être audacieux et rudes à la fatigue pour triompher au terrible jeu de la guerre. On ne se présente plus avec des chances de succès sur les champs de bataille en bataillons confus, avec des armes grossières, comme une massue ou un pieu garni d'une pointe métallique, tel qu'était le ja-

velot des héros d'Homère ou la pique des armées romaines. Les hordes de Brennus ou celles d'Attila ne feraient plus tomber les murs de Rome, et les esquifs grossiers dont se composait la flotte des Normands ne parviendraient plus du fond des mers du Nord jusque sous les remparts de Paris. Combattre est un art dont la pratique suppose la richesse, et de plus d'une façon. Il y faut de la richesse, parce qu'il y faut des approvisionnements immenses en armes, en munitions, en matériel. Promenez-vous à Vincennes, à Brest, à Toulon, à Strasbourg, à Woolwich, à Portsmouth, à Cronstadt, à Magdebourg, et calculez, si vous le pouvez, tout ce qu'il a fallu de capitaux pour rassembler cette masse de fusils, de canons, de voitures, de navires, de boulets, de cartouches, de vêtements, de vivres. Pour que chaque gouvernement se procurât tous ces capitaux, il a été nécessaire qu'ils fussent dans les poches des contribuables ; donc les nations qui possèdent ces grands moyens militaires ont de la richesse. Il est interdit de poursuivre la guerre, au delà d'un peu de temps, aux nations qui ne sont pas riches ; il y a des siècles que le maréchal de Trivulce le disait. Et dans les temps modernes, quand une lutte effroyable fut engagée entre le géant du siècle et une coalition innombrable, lutte où l'homme de génie succomba, il est permis de croire que les événements auraient pris un autre tour, si parmi les coalisés ne se fût rencontrée une nation qui primait en richesse toutes les autres, et qui put alimenter la guerre, alors que les princes du continent avaient tout épuisé autour d'eux. Mais laissons là ces lugubres souvenirs, contenons nos patriotiques regrets, ne nous départons pas du calme qui sied à la science, et revenons froidement à notre sujet.

Restez un moment de plus, en philosophes amoureux de la vérité, dans ces arsenaux où je vous avais conduits

tout à l'heure. Envisagez par un autre côté ces approvisionnements et ces engins de toute sorte. Voyez cette carabine qui lance une balle à un kilomètre, cettę pièce de canon si exactement forée, cette poudre d'une puissance d'impulsion si merveilleuse. Placez-vous en présence de ces affûts si régulièrement construits, que, assemblés à Strasbourg, en cas d'avarie ils trouveront à Bayonne la roue qu'il leur faudra, toute préparée et parfaitement juste. Regardez cet équipage de pont si léger que l'armée le traînera sans peine après elle, si solide qu'en peu d'instants il permettra à de nombreux bataillons de passer avec tout leur matériel par-dessus un grand fleuve. Contemplez ce majestueux vaisseau de ligne qui porterait sans embarras, dans ses flancs, la population d'une petite ville avec tout ce qu'il faut pour la bien nourrir et la bien armer : arrêtons-nous devant cet autre chef-d'œuvre, un navire à vapeur, pourvu d'une machine de 500 chevaux, qui défie l'Océan poussé par la tempête. Les nations qui savent faire ces armes perfectionnées, non par des tours de force individuels, mais en quantités indéfinies, qui préparent en masse ces substances meurtrières, qui lancent sur les mers ces magnifiques citadelles flottantes, et puis les équipent, les munissent de machines fabriquées avec tant de précision, les emplissent de tant d'objets commodes, qui construisent enfin tous ces appareils, il faut qu'elles soient déjà bien avancées dans les arts manufacturiers, qu'elles sachent travailler le bois, le fer, le bronze, le cuir, toutes les matières, qu'elles excellent dans les constructions mécaniques, qu'elles soient accoutumées à faire en grand des compositions de toute espèce, qu'elles sachent tisser des étoffes de tout genre. Or, dites-moi, que sont tous ces talents, qu'est-ce que toute cette variété d'arts utiles, sinon un vaste ensemble de ressources pour le bien-être

des populations? Ainsi, la guerre elle-même témoigne en faveur de notre thèse, que la civilisation, dans ses diverses manifestations, même dans celles dont l'humanité gémit, implique le progrès du bien-être général.

Ce n'est pas seulement pour quelques-unes des classes de la société que le désir du bien-être, entendu comme nous venons de le dire, est légitime. Dans les sociétés antiques, une classe très-nombreuse était fatalement vouée à une misère héréditaire, en même temps qu'à l'avilissement. C'étaient les esclaves qui formaient plus que la majorité dans les États les plus renommés. L'esclave n'était pas un homme, c'était une chose. Il était abreuvé de privations et d'opprobre dans tout son être, dans son âme comme dans son corps; pour lui, pas de place dans le temple, pas de droit dans la cité, et il vivait dans une misère abjecte. Dans les sociétés modernes, il n'y a plus de profanes et il n'y a plus d'ilotes. La classe la plus nombreuse a sa place au pied des autels comme les heureux du siècle. Le Dieu qu'adorent les chrétiens ne distingue pas entre le fils des rois et le fils du mendiant. Dans l'État, le principe de l'égalité de tous devant la loi est une conquête désormais au-dessus de toute atteinte. Le champ de l'espérance est donc ouvert devant le pauvre dans tous les sens. Donc aussi pour lui l'ambition d'arriver au bien-être est légitime sous des conditions que j'aurai à signaler. Sous ces conditions, il est parfaitement autorisé à croire que ce n'est plus qu'une question de temps; autrement la politique moderne ne serait tout entière qu'un grossier mensonge.

Ainsi, que vous consultiez la religion, que vous vous adressiez aux principes de la politique, que vous vous informiez de ce qui est nécessaire désormais à la grandeur et à la prospérité des États comme au contentement des individus, vous recevrez toujours la même réponse :

le désir du bien-être est légitime ; il l'est pour toutes les classes. Le bien-être étant, non point un droit absolu, mais, et vous le verrez mieux tout à l'heure, une récompense proposée aux hommes en retour de leurs efforts sur eux-mêmes, rien n'est plus conforme à la morale que cette conclusion.

Je vous prie de remarquer pourtant qu'en parlant ici de toutes les classes de la société, en disant que pour toutes sans exception le désir du bien-être est légitime, je n'entends pas dire que tous les individus doivent nécessairement y parvenir. Il y a d'abord des personnes vraiment dignes d'intérêt, sur lesquelles, pour des causes que Dieu seul sait et que les hommes ne voient pas, s'accumulent pendant de longs intervalles de temps les mauvaises chances, et qui sont éprouvées par une adversité qu'elles ne paraissent pas avoir provoquée ; mais heureusement ces personnes sont en petit nombre et il est aisé de les secourir. Et puis, il y a des hommes qui ne forment pas une classe distincte, qu'on trouve épars dans tous les rangs, à tous les échelons, et chez lesquels le désir du bien-être n'est pas légitime, parce que, s'il leur tombait du ciel, ils s'empresseraient de le perdre : ce sont des hommes ennemis du travail, dissipateurs, vicieux. Ceux-là ont en perspective la privation matérielle comme la flétrissure morale, sans qu'ils aient le droit de prétendre à rien de plus. Leur destination est de servir de leçon aux générations ; à charge à eux-mêmes, ils n'ont sur la terre d'autre utilité que de montrer aux autres comment il faut ne pas être. Laissons-les donc hors de cause.

Examinons maintenant si le désir du bien-être dont les populations sont animées, quelque légitimé qu'il semble par les principes consacrés de la religion et de la politique, ne viendrait pas se heurter contre l'impossible. C'est la seconde des questions que j'avais indiquées

en commençant. Est-il ou n'est-il pas possible qu'il y ait sur la terre une certaine aisance pour toutes les classes de la société ?

Afin de répondre à cette question, comparons l'existence matérielle des hommes telle qu'elle est aujourd'hui à ce qu'elle était dans les sociétés primitives. Si nous trouvons que les hommes se soient constamment avancés dans la voie du bien-être, le chemin qui a déjà été parcouru nous donnera la mesure de celui que nous pourrons faire encore à l'aide de nouveaux efforts. Pour termes de comparaison à placer en regard l'un de l'autre, je prendrai l'artisan de nos cités, et pour le passé, non pas l'homme qui en était le pareil ou l'analogue, car je ne trouverais à mettre en scène qu'un misérable esclave, mais bien une personne du rang le plus élevé. Je ferai comparaître devant vous rien moins que le roi des rois, Agamemnon. Or, si je prends, par le menu la vie du roi de Mycènes, il me sera facile de prouver, sans paradoxe, qu'elle était matériellement moins raffinée, moins assaisonnée de bien-être, que celle du modeste artisan de nos jours. Agamemnon habitait une maison où il n'y avait pas de vitres aux fenêtres, l'art du verrier n'était pas venu jusque-là ; où pendant l'hiver il fallait grelotter de froid ou être enfumé, on ne savait pas construire une bonne cheminée en ce temps-là ; où une fois le soleil couché, on n'avait de lumière que celle d'un lampion grossier, les lampes à courant d'air intérieur sont d'invention toute moderne ; Louis XIV lui-même dans sa splendeur ne les possédait pas. C'est à peine si les portes principales de son palais (je parle d'Agamemnon) avaient des gonds, et certainement elles n'avaient pas de serrure. Son trône, du haut duquel il recevait fièrement les envoyés de Priam, ne valait pas un fauteuil rembourré à ressorts comme les moindres fortunes en trouvent au-

jourd'hui au faubourg Saint-Antoine. Pour se couvrir, lui et les siens n'avaient ni le drap qui est moderne, ni les tissus moelleux et chauds de coton que nos manufacturiers vendent 50 centimes le mètre. Il ignorait le luxe si hygiénique et si agréable d'une chemise de toile ou de calicot, dont chacun chez nous, même dans les classes peu aisées, change au moins une fois par semaine. Même durant les ardeurs de l'été, son corps avait à supporter le contact d'une étoffe de laine. La soie dont l'ouvrier, dans les bonnes années, donne une robe à sa femme ou à sa fille, et qui orne si bien la personne, lui était complétement étrangère. Les tissus de soie étaient même si rares en Europe, il y a un petit nombre de siècles, que le roi d'une puissante nation, voulant recevoir avec apparat un ambassadeur du roi de France, s'estimait heureux de porter une paire de bas de soie qu'il avait empruntée à l'un des seigneurs de sa cour. La fameuse tapisserie de Pénélope, si elle se retrouvait de nos jours, ne vaudrait pas, excepté pour les antiquaires de nos musées, le châle de Nîmes que porte le dimanche la femme de l'artisan, ou la moquette dont tout bourgeois de Paris garnit le plancher de son salon. Sur sa table, le maître des rois de la Grèce servait un bœuf entier : c'est un plat que ne se permettent pas même les plus riches particuliers de nos jours; mais ce n'était que du faste, ce n'était pas du bien-être. Le roi des rois, qui se servait de cuisinier à lui-même, manquait des ustensiles les plus communs parmi nous. Sa broche était un pieu de bois; ses appareils culinaires se réduisaient à un petit nombre de vases d'airain; tout ce qui présentement rend l'apprêt des mets sain et commode, le fer-blanc, la tôle, l'étamage, n'existaient pas encore, et on peut douter que la pièce énorme qu'Agamemnon ou Ulysse dressaient de leurs royales mains, eût la saveur de l'aloyau qu'une fa-

mille d'artisans se donne le dimanche. Sur la table du fils d'Atrée on ne voyait, en fait d'aliments, ni cette variété de légumes, de fruits, d'animaux que les progrès de l'agriculture et les échanges entre les climats divers mettent aujourd'hui à la portée de tout le monde. En guise de sucre on n'avait alors que le miel, et celui même du mont Hymète est bien inférieur à la substance délicieuse que les régions équinoxiales et, depuis l'industrie de la betterave, nos régions tempérées, fournissent à si bas prix. Le café qu'ont chanté les poëtes, et qui le mérite, le chocolat que nous a légué l'empereur mexicain Montézuma et qui est tombé dans le domaine du vulgaire, la plupart des épices que les îles de l'Asie nous envoient, manquaient complétement aux souverains de la Grèce. La coupe où ils buvaient était de métal, ou c'était la corne d'un animal, objets moins commodes, moins aisés à tenir propres que le cristal dont se servent même les petites fortunes, que la verrerie qu'on rencontre aujourd'hui chez les gens les plus pauvres. Les plats et les assiettes de leur table étaient d'une terre sans vernis, qui après quelques jours devenait graisseuse et odorante, et qui, par conséquent, était d'un usage moins agréable et moins salubre même que la terre de pipe dont aujourd'hui cependant les cabarets de la barrière ne veulent plus. Le quadrige sur lequel le roi de la Grèce se montrait, les jours de fête, aux nations rassemblées sur les bords du Simoïs et du Scamandre; celui auquel le bouillant Achille attelait des chevaux issus des coursiers du Soleil; que dis-je, le char splendide sur lequel Alexandre le Grand fit son entrée triomphante dans Babylone, étaient des véhicules non suspendus, et par conséquent d'un usage très-rude en comparaison du fiacre de nos places et de nos omnibus; c'était, quant à la douceur des mouvements, quelque chose de comparable au camion bruyant dont les

rouliers se servent pour distribuer les ballots de marchandise dans l'intérieur des villes.

Les substances dont nous faisons tant d'ustensiles, tant d'appareils, tant d'articles de mobilier, étaient ignorées ou étaient excessivement rares. Le fer qui est si commun de nos jours, et qui prend tant de formes, que nous avons sans cesse à la main, le fer était un objet précieux : Achille décerne un morceau de fer pour récompense à l'un des vainqueurs, aux jeux dont il accompagne les funérailles de Patrocle. La fonte et le zinc étaient inconnus. Un article, que j'ose à peine nommer tant il est vulgaire, le savon, qui est d'une si grande utilité, le savon, sans lequel nous ne concevons pas qu'on puisse avoir la propreté de la demeure et de la personne, le savon n'était pas inventé ! C'était donc comme si les hommes eussent été condamnés alors à la malpropreté. La propreté est pourtant une des plus grandes jouissances que donne le bien-être ; un prédicateur anglais, Wesley en dit justement que c'est plus qu'une jouissance, plus qu'une qualité, que c'est une vertu, en ce sens qu'elle donne à l'homme le sentiment de sa dignité !

J'abrége et je supprime mille détails que je pourrais vous donner encore ; et je me borne à vous dire : Si telle était l'existence des rois alors, jugez de ce qu'était celle du commun des hommes.

Par ce qui précède vous avez déjà une idée du changement immense qui s'est opéré dans la condition matérielle des hommes depuis l'origine des temps historiques ; comme il n'y a pas de raison pour que le progrès accompli jusqu'à ce jour ne se poursuive pas, sous l'influence des mêmes causes, je serais, dès à présent, en droit d'affirmer que le bien-être doit être un jour le lot de toutes les classes de la société, à l'exception d'un petit nombre

de personnes malheureuses qu'il sera aisé de secourir, et sauf les hommes ennemis du travail et vicieux qui forment une catégorie à part et non pas une classe, et qui ont perdu le droit de se plaindre, si ce n'est d'eux-mêmes. Mais vous me demanderez peut-être une preuve plus philosophique; vous voudrez savoir par quel mécanisme et suivant quelles lois ce progrès s'est réalisé et peut se continuer? Sans entrer ici dans de longs développements que je réserve pour la suite de ce cours, je vais essayer pourtant de vous satisfaire par quelques observations succinctes.

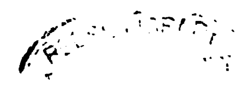
La planète où la Providence nous a jetés, contient, dans les terrains d'alluvion placés à sa surface, dans les rochers dont ses flancs sont formés, dans les fleuves qui l'arrosent ou dans l'atmosphère qui la baigne, la matière de tous les objets qui sont nécessaires à la satisfaction de nos besoins. L'homme n'a pas la puissance de créer un atome; c'est par orgueil qu'il s'arroge ou décerne à ses semblables la qualité de créateur. Mais, par son travail intelligent, il peut atteindre et rapprocher les matériaux divers qui sont épars dans le monde. Tous les efforts de l'industrie humaine, tous les actes qu'accomplissent l'agriculture, les manufactures et le commerce tendent à saisir, à extraire, à combiner, ou finalement à placer sous notre main, toutes prêtes pour notre usage, des substances créées par la volonté divine. C'était à l'origine des temps un travail très-ingrat; parce que l'homme, à peu près réduit alors à la force de ses bras, en présence de cette nature dont il ignorait les secrets, était frappé d'une impuissance qui semblait radicale, indélébile. Mais l'intelligence que nous avons reçue en partage, avec l'obligation de nous en servir pour faire notre destinée, nous fournit les moyens, lorsqu'elle est guidée par les bons sentiments de notre nature, de surmonter de très-

grands obstacles. En ce sens, le progrès, Messieurs, est d'institution divine, et ceux qui le cherchent en dehors des voies de Dieu sont coupables d'un détestable sacrilége, de même au surplus que ceux qui le nient ou ceux qui forment le dessein de l'arrêter.

L'homme donc, en appliquant son intelligence à connaître le monde matériel dont il est entouré, et à découvrir les lois qui président aux phénomènes naturels, parvient à diminuer d'une manière continue les obstacles qui sont placés entre sa personne et les objets qui lui sont nécessaires et qu'il lui faut ici associer, la séparer, presque toujours de modeler pour qu'ils s'adaptent à ses besoins. Il y parvient en employant sa force physique d'une façon plus raisonnée et plus raisonnable, mieux encore en asservissant à sa volonté éclairée les forces différentes que le législateur suprême a répandues dans la nature. Indéfinies, infinies même par rapport aux proportions de notre être, ces forces sont d'une merveilleuse diversité; les unes sont manifestes et s'exercent parfois avec une si grande énergie qu'autrefois l'homme, frappé de stupeur, les adora comme des divinités terribles: tels les airs en mouvement qui se révèlent quelquefois par d'affreuses tempêtes; tels les fleuves sujets à se déchaîner, telle la mer prompte à se soulever, tel le feu dévorant. Les autres opèrent avec moins d'éclat ou, dans leur action, sont demeurées longtemps enveloppées de plus de mystère : telle la vapeur, telle l'électricité, telles les attractions chimiques et physiques, et l'élasticité. La vigueur musculaire des animaux se range visiblement dans cet ensemble des forces de la nature que l'homme a eu à dompter et qui, une fois soumises, ont travaillé avec lui et pour lui et centuplé la puissance de ses efforts.

Je dis *centuplé*. Quelque forte que soit cette proportion, ne croyez pas, Messieurs, que ce soit une hyperbole.

Il est des cas où ce ne serait pas encore dire assez. Les agents naturels que l'homme, être physiquement débile, a réussi à dominer par l'ascendant de l'esprit qu'il a en lui, qui est lui, lui rendent de telles services qu'il est des circonstances où la proportion même du centuple, tout incroyable qu'elle est au premier aspect, est considérablement dépassée. Dans quelques-uns des cours précédents, j'ai eu occasion de vous présenter quelques calculs touchant ce sujet. J'ai constaté à vos yeux que des découvertes ou de nouvelles applications d'idées anciennement acquises avaient, dans quelques industries, multiplié la puissance effective de l'homme dans un rapport quelquefois bien supérieur à celui d'un à cent. Je vous ai signalé, par exemple, la filature mécanique du coton, qui n'a pas un siècle d'existence (elle date de 1769); dans ce court intervalle, elle s'est tellement perfectionnée par l'invention successive d'appareils qui placent dans la main de l'homme une puissance prise en dehors de ses muscles, qu'aujourd'hui une personne appliquée à ce travail dans les grands ateliers de Manchester ou de Mulhouse, produit dans sa journée 360 fois autant de fil que la fileuse d'autrefois. Je vous ai cité la filature mécanique du lin, qui est bien plus fraîche de date, car elle ne remonte guère qu'à vingt-cinq ans, où une personne aujourd'hui fait, par l'assistance de moteurs mécaniques, 250 fois le fil qu'obtenait la ménagère avec sa quenouille en s'y consacrant du matin au soir. Parmi tous les exemples que j'ai fait comparaître devant vous, un autre plus extraordinaire encore, est celui qu'offrent les chemins de fer, quand on les compare aux moyens de transport qui étaient usités alors que l'homme n'avait pas dompté encore les bêtes de somme, ordre de choses que Fernand Cortez retrouva, il y a trois cents ans seulement, dans le vaste empire de Montézuma. Rappelez-vous que les



Mexicains n'avaient ni le bœuf ni le cheval. Chez eux tout se portait à dos d'homme, et j'ai pu observer en traversant ce pays, il y a quinze ans, que cette coutume n'y était pas encore absolument abandonnée, quoique le bœuf et le cheval ne soient pas rares dans les provinces mexicaines. Entre les deux termes de comparaison, je veux dire, entre l'effet utile d'un homme appliqué au transport parmi les Européens avant Castor et Pollux, ou parmi les Mexicains avant la conquête de Cortez, et l'effet utile d'un homme qui exécute le même service avec l'aide d'une locomotive sur un bon chemin de fer, je vous ai montré que le rapport pouvait aller jusqu'à celui de 1 à 6,666 (1).

Vous apercevez maintenant le procédé par lequel graduellement l'espèce humaine investit son labeur d'une puissance toujours croissante, et par conséquent s'élève sans cesse au-dessus du niveau de la misère. Mais ce progrès est-il infaillible? Est-ce comme le cours des astres qui s'avancent nécessairement, machinalement, le long de leur orbite? Non, Messieurs. L'homme n'est pas une machine; il a une âme, douée du libre arbitre. Le libre arbitre a été donné à chacun de nous pour son élévation ou pour sa décadence, à son choix. C'est à notre gré un instrument de salut ou de ruine. Pour que nous réussissions à triompher de la misère, nous avons ainsi à remplir des conditions de l'ordre moral, impérieuses par rapport à nous, qui sont multiples, qui sont difficiles, mais qui ne sont que difficiles.

Je suis ainsi conduit à aborder la troisième des questions sur lesquelles j'ai dit que j'appellerais vos réflexions aujourd'hui. Quelles sont les conditions morales que les peuples ont à remplir pour que dans leur sein toutes les

(1) Le lecteur en trouvera le détail dans la troisième leçon de ce volume.

classes de la population puissent s'affranchir de la misère? Remarquez encore une fois que je dis toutes les classes, mais non pas tous les individus.

Une première condition, c'est l'amour du travail. L'homme ici-bas conquiert ses destinées par le travail. Le travail lui a été assigné opiniâtre, soutenu. Le travail est de notre nature. L'homme, a dit le prophète Job, est né pour le travail comme l'oiseau pour voler.

Avec cette vertu, l'amour du travail, l'homme, pour secouer le joug de la misère, doit en avoir une autre. Il doit être économe, d'où la nécessité de l'épargne qui implique la sobriété, c'est-à-dire une des formes de l'empire de soi. L'épargne n'est pas seulement le moyen de réserver pour les mauvais jours, dont il faut toujours avoir devant soi la perspective, une partie de la substance récoltée dans les bons. Ce serait déjà beaucoup que cette prévoyance; mais l'épargne bien entendue a d'autres résultats. La sagesse de l'homme n'a pas les mêmes bornes que celle de la fourmi qui ne peut rièn de plus que mettre de côté des grains pendant l'été pour s'en nourrir *quand la bise fut venue*. Le génie qui a été départi à l'espèce humaine possède, à l'égard de l'épargne, une puissance de transformation qui, envisagée de près, paraît tenir du prodige. L'homme, quand il épargne, suscite ce qu'on nomme des capitaux, et ces capitaux lui permettent de se procurer par la voie de l'échange, contre le travail d'autrui ou directement avec son propre travail, tous les appareils perfectionnés par le moyen desquels il domine les forces de la nature et les ploie à son usage pour son propre bien et pour celui de la société.

Le sauvage qui, par la chasse, la pêche ou la cueillette, a amassé une certaine quantité de nourriture, et qui, au lieu de s'en gorger, l'ayant prudemment réservée pour

les jours suivants, consacre le temps qu'il a devant lui à courber une branche d'arbre et en aiguiser d'autres afin d'avoir un arc et des flèches qui lui permettent d'abattre le cerf de la forêt plus sûrement et plus facilement, utilise ainsi son épargne pour multiplier sa puissance à la chasse, son occupation accoutumée. Dans un état social plus avancé, voici un manufacturier qui, voyant au bout de l'année qu'il a gagné une certaine somme, au lieu de la dissiper dans les plaisirs, s'en sert pour commander des métiers qui lui manquaient ou une machine à vapeur qui agrandira la force de son atelier ; un cultivateur qui, après une bonne récolte, se trouvant en fonds, en profite, non pour accroître sa consommation personnelle, mais bien pour acquérir une meilleure charrue, ou pour barrer un ruisseau qu'il jette dans ses champs afin de les arroser ; tous les deux pratiquent dans un ordre supérieur ce que faisait dans son humble sphère le pauvre enfant des bois dont je parlais tout à l'heure. Ils augmentent la puissance de leur travail futur par le secours des fruits du travail antérieur, et c'est ainsi que, à mesure que les individus ont, individuellement et collectivement, plus d'esprit d'ordre et d'économie, la société s'assure, en récompense de son labeur annuel, une quantité de plus en plus considérable des objets divers dont l'absence se traduisait par la misère de certaines classes de la population.

Lorsque des individus, fussent-ils mus uniquement par l'égoïste mobile de l'intérêt personnel, sont parvenus à agrandir la puissance de leur travail de celle de certains agents naturels, l'effet immédiat est qu'ils produisent davantage. Le cultivateur fait chez nous plus de blé, plus de viande, plus de laine, plus de chanvre ; dans les Etats du Sud de l'Union américaine, plus de coton brut ; dans les Etats du Nord, plus de salaisons

et de céréales; ailleurs plus de sucre, d'indigo ou de café. Le manufacturier produit plus de fil, plus de toile, ou plus de drap, ou plus de fer. Par cela même la société possède en plus grande quantité les objets conformes aux besoins des hommes. La misère est attaquée dans sa racine.

Vous apercevez ainsi que la diminution de la misère suppose parmi les peuples l'acquisition générale de deux vertus : l'amour du travail et l'amour de l'épargne, qui en impliquent beaucoup d'autres.

En d'autres termes, pour que les nations s'affranchissent de la misère, il faut qu'elles aient acquis au préalable une plus grande valeur morale. C'est un point que je pourrais considérer désormais comme établi ; mais il est possible d'en renouveler la démonstration, de l'étendre et de la fortifier au point de la rendre inexpugnable.

Quand vous vous serez mis au courant de l'économie politique, vous reconnaîtrez qu'une bonne partie des conseils qu'elle donne aux pouvoirs publics, pour l'augmentation du bien-être des sociétés, viennent se condenser dans cette formule générale : Accroissez le domaine de la liberté humaine, laissez les hommes plus libres dans leurs mouvements, dans leurs transactions, dans l'emploi qu'ils font de leur fortune, de leurs facultés, de leur personne. Vous verrez que les institutions spéciales que recommande la science économique, en s'appuyant de l'expérience, supposent l'exercice d'une somme toujours croissante de liberté. Mais la liberté à son tour suppose expressément quelque chose. Elle suppose, Messieurs, que les hommes soient moraux. La liberté sans doute est inhérente à la nature humaine en ce sens que c'est un apanage qui nous est réservé par privilége, mais, pour les individus et pour les nations,

la liberté est une dignité à laquelle on ne s'élève que par la vertu.

A une autre époque peu éloignée de nous, et dont les souvenirs sont grands, ce fut une maxime courante que l'homme naît libre, en vertu d'un droit naturel, absolu, imprescriptible. Ce n'est pas cela, Messieurs. L'homme est, à sa naissance, le plus dépendant de tous les êtres, celui qui peut le moins se passer de protection et de direction. Ce qu'il apporte en naissant c'est l'aptitude à la liberté; mais la liberté, pour l'avoir, il faut qu'il l'ait méritée.

Pour être libres, pour conserver la liberté quand ils ont pu l'obtenir, il faut que les hommes soient moraux. Et quand je nomme ainsi la moralité toute seule pour condition de la liberté, ce n'est pas que j'estime que la liberté puisse se passer du concours des lumières. Ce n'est pas ici dans ce Collége de France, qui fut fondé pour le progrès et la diffusion des lumières, que je puis perdre de vue les droits qu'elles ont, en toute occasion, à être mentionnées avec respect. Mais je maintiens comme un fait que, dans le progrès de l'individu et de la société, l'initiative appartient aux forces morales. Pour peu que vous y réfléchissiez, vous m'accorderez qu'une moralité forte amène rapidement les lumières après elle. Un peuple qui aura profondément dans le cœur le sentiment de ce qui est bon et de ce qui est juste ne sera pas longtemps dupe de l'erreur, car le propre de l'erreur est d'engendrer nécessairement l'iniquité. Je pourrais multiplier les exemples propres à prouver que, s'il est vrai que les lumières exercent une heureuse réaction sur la moralité des sociétés, il est bien plus vrai encore que le sens moral, lorsqu'il est puissant, remporte sur l'ignorance et les préjugés de soudaines et admirables victoires.

Signalons quelques autres aspects par où l'on découvre la liaison qui existe entre la diminution de la misère et l'avancement moral des sociétés.

Une des causes les plus actives de la misère, c'est le système guerrier qui oblige les Etats à maintenir, même en temps de paix, des armements immenses. De là des impôts excessifs qui dévorent la richesse des nations et engloutissent, à mesure qu'ils se forment, ces capitaux dont je vous signalais, il n'y a qu'un instant, l'action bienfaisante sur le sort du grand nombre. A mesure que les haines nationales s'effaceront, cette source de misère doit s'amoindrir. Or, qu'est-ce que sont les haines, nationales ou individuelles, sinon des défaillances morales ?

C'est un fait d'observation que, avec le même travail, les hommes recueillent plus de fruits quand ils savent se concerter pour la production, et qu'avec une même quantité de fruits, je veux dire ici avec le même salaire, ils ont plus de bien-être quand ils savent se concerter pour la consommation. En d'autres termes, l'association est l'une des plus sûres ressources que les hommes aient contre le dénûment; si bien que le degré de sociabilité auquel les populations sont parvenues peut donner une mesure du degré de bien-être auquel les diverses classes et surtout la classe la plus nombreuse se sont élevées. La sociabilité est un des attributs les plus utiles, les plus sublimes et les plus vastes dans leurs applications qu'offre la nature humaine, j'ai recommandé à votre admiration, à l'ouverture du cours de l'an passé, la belle définition qu'Aristote a donnée de l'homme, définition par laquelle il place si haut la sociabilité. Le sauvage ne s'associe pas, le barbare s'associe très-peu. A mesure que la civilisation se développe, l'esprit d'association grandit, les limites du cercle dans l'étendue

duquel la solidarité est sentie par les hommes vont en se reculant sans cesse ; un des signes les plus majestueux et les plus consolants de notre époque, c'est que, sans que le patriotisme s'affaiblisse, l'Europe se pénètre de plus en plus du sentiment de la solidarité, au point de croire qu'elle ne forme tout entière qu'une famille. Ce sentiment, Messieurs, est tellement vivace déjà, que dix fois, durant les vingt dernières années, il a sauvé la paix du monde, et par là il a puissamment contribué au progrès du bien-être. Or, cette sociabilité qui exerce directement ou indirectement une action si puissante contre la misère, ce n'est autre chose qu'un des modes de la moralité.

Montons d'un échelon encore. La sociabilité dérive de l'estime et de l'affection que l'homme éprouve pour son semblable. Je vous faisais remarquer tout à l'heure que le sauvage, qui est misérable, ne s'associe pas, et que le barbare, qui n'est guère moins dénué, s'associe très-peu avec son pareil. Pourquoi ? Parce qu'ils s'en méfient : ils le jugent d'après eux-mêmes. Ils ne l'aiment pas, et ils sentent qu'ils n'en sont pas aimés. Qu'est-ce à dire donc, sinon que la confiante sympathie des hommes les uns pour les autres, puisqu'elle est la condition et l'origine de la sociabilité, est un des plus puissants mobiles que nous ayons pour combattre la misère et pour en triompher ? Mais cette confiante sympathie, elle porte un autre nom bien connu ; c'est la charité évangélique, la vertu qui résume toutes les autres.

Parvenu à ce point, je m'arrête pour vous suggérer une réflexion par laquelle je terminerai. Ce que je vous dis depuis un moment se résume aisément en ces termes : Pour que les nations parviennent à amoindrir, mieux qu'elles ne l'ont fait par tous leurs progrès antérieurs, la misère qui les afflige, qui menace leur grandeur et

compromettrait désormais leur existence même, pour qu'elles parviennent au bien-être que la masse des populations souhaite avec ardeur, il faut, il est indispensable que leur moralité s'améliore encore, qu'elles pratiquent de plus en plus, et d'une façon toujours plus générale, des vertus du premier ordre : l'amour d'un travail opiniâtre, l'empire de soi, la charité. Eh bien, ces vertus que je nomme, n'êtes-vous pas frappés de ce que ce sont des vertus chrétiennes par excellence ? C'est ainsi qu'un enchaînement étroit de déductions nous amène irrésistiblement en face de cette conclusion aisée à prévoir pour le moraliste, que l'ambition des nations modernes d'inaugurer dans leur sein le bien-être matériel, au profit de toutes les classes, est chimérique à moins qu'elles ne soient de plus en plus animées de l'esprit chrétien. Dans leur tentative de sortir de leur position présente qui est pénible pour le grand nombre, elles n'ont pas d'autre issue que celle-là. L'alternative qui est posée par la force des choses aujourd'hui aux sociétés européennes, de faciliter l'accès du bien-être à toutes les classes ou de périr, se transforme ainsi en cette autre que personne ne pourra taxer de matérialisme, que chacun est tenu d'observer dans sa conduite personnelle et dans sa vie publique les principes chrétiens. Hors de là, point de salut, la société subira une suite de cataclysmes où elle sera anéantie.

En cela rien de surprenant, Messieurs ; car cette société tout entière, avec les espérances mêmes qui l'animent, elle est l'œuvre du christianisme. Ecartez-en les principes chrétiens, c'est comme un édifice dont vous auriez sapé les fondements. Les doctrines de liberté et d'égalité qui règlent la politique moderne, et au nom desquelles le grand nombre réclame le bien-être, sont la filiation légitime du christianisme. Si nous les sé-

parions de l'esprit chrétien, ce ne seraient plus des instruments propres à édifier un ordre social ; ce seraient des machines de démolition au choc desquelles rien ne pourrait résister.

XII

DISCOURS D'OUVERTURE

DU COURS DE L'ANNÉE 1851-52.

Du Progrès.

MESSIEURS,

C'est du progrès en général, et du progrès dans l'ordre des faits économiques en particulier, que je vous entretiendrai aujourd'hui. Notre siècle a soif de progrès. Il s'agite pour l'obtenir. Il peut lui arriver et il lui est arrivé, en effet, plus d'une fois de concevoir l'espoir d'un progrès chimérique et de se tromper dans le choix du chemin à prendre pour bien arriver. Ces illusions et ces écarts ont attiré des malheurs sur la société ; mais en soi, le désir du progrès est parfaitement légitime. La Providence, en plaçant l'homme sur cette terre, l'a créé perfectible ; elle lui a assigné, sous condition, une destination meilleure, vers laquelle notre existence ici-bas est un acheminement successif. La preuve que nous marchons ainsi est dans la mobilité des institutions humaines et

dans les caractères de cette mobilité. L'individu et la société se transforment, non à l'aventure et au gré du hasard, mais par degrés, suivant des lois qu'il est possible de découvrir, et à la recherche desquelles des esprits éminents se sont consacrés non sans succès.

Pour parvenir à connaître la loi et la portée de ces changements successifs, on peut prendre deux voies différentes : on peut s'en remettre, avec soumission et foi, à ce que la révélation religieuse nous enseigne ; on peut aussi procéder philosophiquement, emprunter à Bacon et à Descartes leurs procédés défiants d'investigation, interroger l'ensemble et le détail des faits et forcer à s'expliquer la sibylle de l'histoire. Mais, comme la philosophie est au fond en parfait accord avec la religion, ces deux voies, qu'au premier abord on croirait opposées, nous conduisent à la même conclusion, pourvu que nous les suivions fidèlement sans nous laisser détourner par aucune passion. Et quelle est cette conclusion que la philosophie et l'histoire s'accordent à indiquer ? La voici :

L'homme est sur la terre pour s'y relever. Soit qu'on envisage l'homme individuellement, soit que l'on considère les grandes agglomérations qui constituent les États, l'homme ici-bas se montre tout à la fois comme le privilégié de la création et comme l'objet de pénibles épreuves toujours renaissantes. Il y avait un emblème curieux de la vie de l'individu et de celle du genre humain dans les expériences que subissaient les initiés aux mystères de l'antiquité. A travers ces épreuves par lesquelles passent les individus et les générations, les sentiments s'épurent, l'intelligence s'éclaire et étend son domaine, la puissance du genre humain sur la nature augmente et se manifeste, entre autres signes, par une industrie de plus en plus florissante, par une richesse toujours croissante. De là

une multitude d'acquisitions, celles-ci de l'ordre moral, celles-là de l'ordre intellectuel, d'autres de l'ordre matériel. Elles viennent toutes se résumer en un double progrès qui se rapporte, par une de ses faces, à l'homme pris individuellement en lui-même, par l'autre, à l'homme observé dans ses relations avec ses semblables.

Pour ce qui est de l'individu considéré en lui-même, il devient, dans la série des âges, de plus en plus digne de la liberté, et à mesure qu'il en devient digne, il la possède. On a la mesure exacte de l'avancement que l'homme a acquis ainsi et du titre qu'il s'est créé à la liberté par le degré de responsabilité qu'il est en état de porter. L'autre aspect du progrès, celui qui concerne l'homme dans ses rapports avec ses semblables, se manifeste de diverses façons. Au sein de chaque État, une force irrésistible tend à élever les humbles, à égaliser les conditions et à recouvrir indistinctement du vernis de la civilisation toutes les classes. Les liens d'une dépendance servile ont été brisés et remplacés par ceux que multiplie l'esprit d'association volontaire. D'autre part, les nations et les races obéissent à un mouvement majestueux, aisé à suivre dans l'enchaînement des faits historiques, quoique, comme le mouvement des planètes dans l'espace, il soit sujet à des perturbations : les nations et les races se rapprochent les unes des autres, elles apprennent à se connaître, à s'aimer et à se servir réciproquement.

En d'autres termes, l'homme est un être à la fois personnel et sociable, le plus personnel et le plus sociable de tous les êtres. Tous ses attributs peuvent se rapporter à l'un ou à l'autre de ces aspects de la vie. Le progrès a sa manifestation dans la personnalité humaine par le développement de la liberté. Dans la sociabilité, il se révèle, entre autres signes, par le degré auquel est pratiquée

la fusion des classes dans chaque État, la fusion des nations et des races au sein de la civilisation.

Insistons davantage sur ces généralités, Messieurs; elles ont, vous le verrez bientôt, le lien le plus direct avec notre sujet. Quand vous vous les serez bien assimilées en détail par une attentive analyse, vous aurez le secret de l'économie politique. Ce sont, en effet, les principes fondamentaux de la science économique elle-même. Celui qui possède bien les principes est comme le voyageur qui est parvenu à un sommet d'où l'on domine un vaste pays; il distingue clairement son chemin, il est certain de ne pas s'égarer.

Une des faces essentielles du progrès consiste, ai-je dit, dans le développement de la liberté, et celle-ci se mesure à la dose de responsabilité que les hommes ont la force de porter. Dans les sociétés primitives, l'homme avait si peu de force morale pour soutenir la responsabilité de lui-même, que le législateur était forcé de le suivre dans les détails de la vie pour lui prescrire impérieusement tout ce qu'il avait à faire. La ration de liberté qui était accordée à l'homme alors se trouvait ainsi infiniment modique. De nos jours, l'homme s'est tellement fortifié, par rapport à la responsabilité, que le législateur juge plus que superflues une multitude de prescriptions dont étaient encombrés les codes des premiers peuples.

Tels faits, qui sont expressément interdits par les lois de Manou, et même par les lois de Moïse, sont des crimes impossibles aujourd'hui; ou du moins la conscience de chacun est réputée une gardienne assez vigilante et investie d'assez d'autorité pour l'en garantir. Tels actes supposés avantageux à l'homme ou à la société, qu'autrefois le législateur enjoignait sous des peines plus ou moins sévères, sont laissés de même au libre arbitre de l'individu, toujours par la raison que la conscience et le

sentiment de la responsabilité sont actuellement considérés comme des guides assez sûrs et des mobiles suffisamment actifs, non-seulement pour des individus d'élite, mais pour la masse des populations.

Ainsi la liberté au lieu d'être un droit absolu, imprescriptible, comme on l'a pensé et mille fois répété à une autre époque, est une acquisition de l'homme, une propriété qui est infiniment respectable, car elle est acquise à titre fort onéreux. Elle est, en effet, le fruit d'efforts soutenus de génération en génération. Disons mieux, c'est une dignité à laquelle l'homme s'élève peu à peu par l'exercice de la plus noble des vertus, l'empire de soi, et qui, pour être sauve, réclame absolument que la même vertu lui serve de sentinelle. Un homme, un peuple peut fastueusement se proclamer libre. Pour qu'il le soit en effet, et pour que la liberté, après qu'il se l'est arrogée, ne soit pas balayée par le souffle des vents, il faut qu'il sache commander à ses passions, modérer et régler ses instincts, repousser les illusions, reconnaître et déjouer le mensonge et l'erreur, et enfin employer avec constance et habileté ses facultés pour lui-même et pour ses semblables.

Depuis l'origine, le grand nombre a beaucoup gagné sous le rapport de la liberté. En principe, la liberté est proclamée à son profit, et elle est inscrite en tête de nos Codes. En fait, les liens de l'antique dépendance sont brisés et la classe la plus nombreuse est en possession de la liberté civile. On recherche de tous côtés les meilleures combinaisons pour lui assurer la liberté politique qui est, en effet, un magnifique apanage : il est un grand pays où ce problème difficile a été résolu heureusement et où la solution fonctionne avec une régularité très-satisfaisante. Je veux parler des États-Unis.

Dans l'ordre des faits qui concernent l'homme dans

ses rapports avec ses semblables, le progrès n'est pas moins éclatant que pour l'homme envisagé dans son individualité même. Le commun des hommes a été esclave, puis il a été serf, puis vilain et roturier, tandis que les chefs des États et les castes supérieures touchaient pour ainsi dire le ciel de leur front superbe, car ils se donnaient pour des dieux, ou pour les fils des dieux, ou pour les préférés des dieux. Je n'exagère rien. Souvenez-vous de l'origine attribuée aux bramines par la cosmogonie des Indous, du culte dont s'entouraient les rois de Perse et les autres princes de l'Orient, de la généalogie olympienne des héros de la Grèce, des autels qu'on érigeait aux empereurs romains. La doctrine du droit divin érigée en loi de l'Etat par Louis XIV, et le rituel dont ce prince entoura l'existence tout entière des rois par des ordonnances qui ont duré jusqu'en 1789, sont les derniers reflets de ce système d'apothéose. Par les transformations successives de la société, la distance a été graduellement amoindrie entre ceux qui occupaient le faîte et la foule qui formait la base de la pyramide. Le sentiment des différentes castes des unes par rapport aux autres s'est modifié profondément. Jadis des murailles à pic les séparaient, il semblait qu'elles fussent d'espèces différentes ; celles qui étaient au sommet écrasaient les classes inférieures du plus humiliant des mépris. Aujourd'hui toutes les classes s'estiment, elles ont conscience non-seulement de leurs droits réciproques, mais de l'identité de leur nature ; elles se mêlent, se croisent, se fondent ; ce ne sont plus des castes diverses ou des ordres différents, c'est une seule nation animée du même esprit, mais dans le sein de laquelle fleurissent des associations volontaires de la durée et de l'étendue la plus diverse, à côté d'associations permanentes plus ou moins indiquées ou cimentées par la nature même.

Désormais, chez les peuples les plus avancés, que les autres envient et se proposent pour modèles, le droit public ne reconnaît plus que des citoyens, tous égaux devant la loi, sans acception de la naissance. La prérogative des classes privilégiées a cédé la place au droit commun, et une force mystérieuse contre laquelle rien ne prévaut met de plus en plus en relief la distinction personnelle. Ou bien, si la loi permet en faveur de quelqu'un une préférence particulière, l'esprit moderne commande que ce soit pour le pauvre et le faible, afin de les aider à se relever, tandis qu'autrefois les faveurs étaient, en droit comme en fait, pour le fort et le puissant.

Un autre phénomène qui tient de très-près à celui-ci, et qui n'est pas moins facile à constater dans l'histoire, est le mouvement qui rapproche les unes des autres les nations et les races jusque-là divisées. Le patriotisme ne s'éteint pas, mais il change de caractère. Il perd l'esprit exclusif et l'humeur farouche qu'il eut jadis ; il s'élargit, il devient sympathique. Depuis quarante ans surtout, les peuples civilisés se sont déshabitués de croire qu'ils dussent chercher leur grandeur dans l'abaissement des voisins, leur richesse dans l'appauvrissement du reste du genre humain. Si l'abbé de Saint-Pierre sortait du tombeau, il trouverait admise comme un axiome cette pensée chère à son cœur honnête et bon, que désormais toute guerre européenne est déplorable et funeste à l'égal d'une guerre civile.

Le progrès de l'homme, tel que nous venons de le voir attester par la philosophie de l'histoire, a sa sanction dans la religion. Il a été préparé par elle. Le christianisme se distingue de toutes les religions par le ressort qu'il donne à la conscience et par l'assistance que de cette manière il prête à la liberté. Le christianisme a re-

culé singulièrement les bornes de la responsabilité humaine. Dans le polythéisme antique, l'homme se dérobait à la responsabilité en invoquant l'aveugle destin, divinité sans entrailles et sans intelligence, qui pourtant faisait courber devant ses arrêts la volonté des dieux mêmes. Dans le monothéisme des musulmans, l'individu se soustrait de même à la responsabilité par la croyance à la fatalité. Dans le monothéisme même du peuple hébreu, le sentiment de la responsabilité était à demi voilé, puisque les hommes n'avaient alors qu'une notion vague de la vie future, récompense ou châtiment de la vie présente.

Le christianisme sanctionne plus explicitement encore le progrès dans les rapports de l'homme avec le prochain, il peut en revendiquer l'initiative. C'est lui qui a enseigné aux hommes que tous, les Gentils comme les Juifs, sont frères, étant les enfants chéris d'un même Dieu. C'est pour le salut de tous les hommes, sans exception de caste ni de race, que le Christ s'est immolé sur la croix. La charité chrétienne est le mobile du progrès qui a successivement fait tomber les fers des esclaves et les entraves des serfs, et qui a abaissé les barrières, jusque-là insurmontables, entre les classes dans le même Etat, entre les nations dans le monde. Elle est l'expression la plus élevée et la plus étendue de la sociabilité, elle embrasse toutes les autres.

Pour qu'une modification des institutions sociales soit digne du nom de progrès, il faut qu'elle rentre dans le programme qui précède, c'est-à-dire qu'elle soit de nature à accroître la liberté effective des populations, et à éveiller ou fortifier en elles le sentiment de la responsabilité ; qu'elle affermisse le sentiment du droit commun ou de l'égalité devant la loi, qu'elle fortifie et rende plus chère aux hommes la sociabilité, soit par les liens

plus forts ou plus nombreux qu'elle noue entre les différentes parties de la société, soit par les facilités ou l'impulsion qu'elle donne à l'esprit d'association, soit par la fécondité qu'elle lui communique ; ou encore qu'elle provoque l'expansion des classes ou des nations les unes vers les autres. Elle ne mérite pas d'être qualifiée de progrès si elle ne satisfait pas à ces conditions.

Arrivons maintenant à la notion du progrès dans l'ordre des faits économiques.

La science que je suis chargé de professer ici n'embrasse dans son domaine qu'une série bien délimitée parmi les phénomènes sociaux, à savoir, les transactions qui consistent à acheter et à vendre, ou, pour dire la même chose autrement, les services que les hommes se rendent entre eux lorsque ces services donnent lieu à une rétribution exprimée ou pouvant s'exprimer en argent. Le nombre de ces transactions ou de ces services est extrêmement grand, et le devient chaque jour davantage pour deux motifs : premièrement, les besoins de l'homme se multiplient exactement en raison du développement qu'acquièrent ses facultés ; secondement, la spécialité s'introduit de plus en plus dans les labeurs des hommes, au grand avantage de la société. De cette manière, chacun a de plus en plus recours aux autres, en même temps qu'il fournit lui-même un contingent de plus en plus considérable. Mais peu importe, pour ce que j'ai à vous dire en ce moment, que le domaine de l'économie politique soit plus ou moins vaste. Elle est une des sciences sociales ; cela suffit pour que le progrès humain, dans l'ordre spécial des faits qui relèvent d'elle, ait le même principe que le progrès général dont je viens de vous parler, soit subordonné aux mêmes causes et se trouve absolument impliqué par la formule générale que je vous ai présentée.

En économie politique donc, pour traiter utilement du progrès, il convient, d'après ce qui précède, de diriger sa pensée tour à tour à droite, vers la liberté et la responsabilité individuelle, à gauche, vers l'égalité devant la loi ou l'esprit d'association ou la solidarité, quand il s'agira des rapports entre les citoyens d'un même Etat, ou vers la réciprocité ou la fusion des intérêts des peuples, quand les parties contractantes ne seront pas de la même nation.

De cette manière, l'économie politique a ses points d'appui dans tout ce que le droit public a de plus certain et de plus respectable; elle fait descendre ses raisonnements des points culminants de la civilisation ; elle a ses racines dans les principes mêmes de la morale philosophique, dans les préceptes les plus sacrés et les plus vénérés de la religion.

En cela rien qui puisse surprendre des esprits judicieux. La doctrine générale qui est accréditée dans une société contient la théorie de tout ce qu'y font les hommes; elle préside à la marche de l'industrie par la même raison qu'elle règle tous les autres modes de l'activité humaine. Que vous considériez les nations les plus éclairées, les plus sages, les plus puissantes, ou que vous observiez les peuplades les plus arriérées et les plus grossières, l'industrie n'est que l'application des notions acquises à l'esprit humain, de ses découvertes et de ses méthodes, à la satisfaction de certaines catégories de besoins. De là résulte immédiatement que le degré d'avancement et les traits les plus saillants de l'industrie chez un peuple, dépendent de son avancement spirituel et se conforment aux caractères et aux tendances de l'esprit qui l'anime, caractères et tendances dont la clef est donnée par la doctrine qui est dominante chez ce peuple. Et cette doctrine est nécessairement une religion et une

philosophie, une religion d'abord, une philosophie ensuite.

Ceci entendu, dans l'économie politique, à cause de la nature spéciale des faits qui composent le domaine de cette science, la notion de la liberté et de la responsabilité, celle du droit commun et de la solidarité au sein de l'État, celle de la réciprocité et de l'union entre les nations, doivent prendre un sens local et restreint.

Ainsi, en économie politique, la liberté dont il s'agit est une liberté spéciale et précise, la liberté du travail. Elle consiste dans la faculté pour chacun d'exercer la profession qui lui plaît, de la manière qu'il lui convient, sous la réserve de ne pas nuire à autrui et de ne pas porter atteinte à l'ordre public, qu'on a justement appelé la liberté collective de la société.

Dans l'ordre économique, la liberté a une garantie absolument indispensable, qui est le respect de la propriété. Certes, le respect de la propriété se justifie autrement que par des considérations économiques, mais ce n'est point une raison pour que, dans l'ordre économique, le respect de la propriété ne soit pas une des fondations les plus fermes de l'édifice. L'économie politique recommande le respect de la propriété dans le sens le plus large. Il ne s'agit pas seulement d'empêcher des individus rapaces de s'emparer du champ du voisin, ou de cueillir les fruits suspendus aux arbres de son verger. Il s'agit aussi de réduire au strict nécessaire les formalités coûteuses ou pénibles dont sont entourés des actes imposés aux citoyens; telles sont en France diverses mesures prescrites par le Code de procédure civile, mesures qui se résolvent en ce qu'on nomme mal à propos les frais de justice; c'est souvent la destruction même des petits patrimoines. Il s'agit pareillement d'affranchir les hommes des prescriptions réglementaires

par lesquelles, dans des temps qui étaient peu libéraux et avaient leurs raisons pour ne pas l'être davantage, l'autorité s'immisçait dans les transactions relatives à la production ou à la répartition de la richesse, afin d'augmenter arbitrairement la part de celui-ci en diminuant la part de celui-là, ou d'enfler artificiellement la valeur des services rendus par l'un en amoindrissant la valeur des services d'un autre. Il s'agit encore de les dégager de cette autre espèce de règlements qui affectent ou limitent la fécondité des instruments de travail, de la terre par exemple. Je citerai comme exemple les servitudes militaires en vertu desquelles, dans la zone frontière qui comprend un si grand espace sur le pourtour entier de la France, on rend difficile ou impossible l'exécution des chemins, sous le prétexte sans fondement que c'est nécessaire à la défense du territoire, et dans la pensée que les peuples civilisés peuvent se protéger comme les barbares par une ceinture de désert et d'inculture.

Le contre-poids de la liberté gît, avons-nous dit d'une manière générale, dans la responsabilité. Dans l'ordre économique, celle-ci se traduit par cette règle, que chacun ait à pourvoir à son existence et à celle de sa famille par son travail et par le produit légitime du capital qui est sa propriété. Du moment que vous avez introduit dans l'économie politique la notion de la responsabilité, vous vous trouvez avoir prononcé sur le mérite actuel des institutions nécessaires en d'autres temps, je le veux bien, qui conféraient à telle ou telle catégorie de personnes le droit de prélever une part sur les fruits du travail du commun des hommes, pour se faire à eux-mêmes une belle existence, sans rendre en retour des services qu'en bonne conscience on puisse regarder comme équivalents. Avec la notion de la responsabilité, vous éloignez tout ce qui, de près ou de loin, est de nature à mettre systé-

matiquement l'existence et le bien-être d'une classe quelconque à la charge de la communauté, et vous restreignez les subsides que les individus peuvent recevoir à une assistance momentanée, prêtée comme un bienfait et acceptée au même titre avec reconnaissance et soumission. Vous vous imposez même le devoir de ne fournir, autant que possible, cette assistance que dans les formes les plus propres à réveiller le sentiment de la responsabilité, à l'exclusion de celles qui pourraient l'assoupir.

En prenant le sentiment de la responsabilité pour l'un de vos pivots, vous atteignez un autre résultat très-avantageux au progrès social : vous donnez à l'activité industrielle un ressort extrêmement énergique.

C'est par la concurrence principalement que l'homme industrieux ressent le mobile de la responsabilité. Il est bien connu que la concurrence est l'origine de perfectionnements incessants dans les arts. Elle tient l'homme constamment en haleine. Par les améliorations qu'elle provoque, elle pousse sans cesse au bon marché, ce qui revient à dire à l'abondance des produits qui répondent à une quantité déterminée de travail, et, sous ce rapport, elle est très-avantageuse au grand nombre qui n'a de ressource qu'en son travail. Il faut cependant le dire, l'aiguillon de la concurrence est quelquefois extrêmement acéré, et, sous cette forme, la responsabilité est, mainte fois aussi, pénible à subir. Pour ne pas succomber à la peine, il faut que les hommes aient un fonds beaucoup plus grand qu'autrefois de prévoyance et de sagesse ; il est indispensable de plus, pour parer à l'imprévu, qu'il existe dans la société de certains moyens d'assistance.

C'est un fait à remarquer ici que la liberté a agrandi sa place dans l'ordre économique, en même temps qu'elle

s'étendait dans l'organisation civile de la société et dans la constitution politique. A partir de 1789, une grande impulsion a été donnée à la liberté civile et politique en France et sur le continent européen ; 1789 vit aussi subitement grandir la liberté économique. La glorieuse Assemblée constituante de 1789 proclama toutes les libertés en même temps, parce qu'elle sentait bien qu'elles sont toutes solidaires, que ce sont les divers aspects d'une seule et même chose, les diverses facettes du même diamant.

La formule générale du progrès, en ce qui concerne l'homme considéré dans ses rapports avec ses semblables, se transporte facilement aussi dans l'ordre économique. Le principe du droit commun, conquête moderne de la politique, se traduit dans l'ordre économique par l'unité de loi, l'égalité de droits, la réciprocité complète entre le producteur et le consommateur, le vendeur et l'acheteur, le propriétaire et le fermier, l'entrepreneur, l'industriel et l'ouvrier. Il ordonne, par exemple, la suppression de tout privilége de fabrication ou d'exploitation, de tout monopole commercial. De même l'esprit d'association en général revêt pour l'économiste la forme spéciale de l'association industrielle. Pareillement le sentiment de la sainte alliance des peuples, que, dans un langage plus philosophique et plus religieux, vous appelleriez l'unité de la famille humaine, a dans l'ordre économique sa figure nettement dessinée ; il s'y présente principalement sous les traits de la liberté du commerce. Il s'y révèle aussi par la condamnation qu'il prononce contre les mesures du genre du droit d'aubaine.

Ce que je viens de vous exposer, Messieurs, est à une double fin ; j'ai voulu vous faire apercevoir le lien qui rattache l'économie politique aux principes les plus élevés de la civilisation. J'ai aussi eu l'intention de laver à

vos yeux les études économiques de l'accusation de matérialisme qui leur a été souvent adressée, qui l'est encore tous les jours, quoique ce soit une bien grande injustice. L'économie politique n'est quelque chose, elle n'a une base certaine que parce que, vous venez de le voir, elle se fonde sur ce que la raison et le sentiment ont de plus haut et de plus large. Bien plus, c'est par une fausse vue qu'on représente comme une sorte de Mammon l'objet particulier des études de l'économie politique, l'industrie, et par là, j'ai eu souvent l'occasion de le dire, j'entends non pas seulement les manufactures, ainsi qu'on le fait quelquefois, mais bien l'ensemble des arts utiles, tant agricoles que manufacturiers et commerciaux.

Par l'industrie, l'esprit humain, je vous l'ai dit bien souvent, ploie la nature brute à ses besoins qui sont nombreux, et dont la satisfaction réglée importe à son avancement moral. Assurément la richesse peut être employée à assouvir les instincts d'un sensualisme grossier ; mais il n'arrive rien ici qui ne se retrouve partout. L'homme, puisqu'il est investi du libre arbitre, peut abuser de toute chose. Son intelligence, il peut l'employer à combiner des desseins pervers et infâmes ; ses sentiments, il peut les outrer et les dénaturer, et en faire des passions odieuses. La richesse est, comme tous les autres modes de la puissance de l'homme. ni plus ni moins, susceptible d'être tournée vers le bien ou vers le mal, selon que nous usons bien ou mal de notre libre arbitre. Elle peut devenir un engin de corruption et de bassesse, tout comme il lui est donné d'être le soutien du travail honnête et fécond et l'instrument de la bienfaisance ; mais si vous supposez que la société soit raisonnable et morale, la richesse alors est l'auxiliaire assuré de la saine morale et de la raison, il n'y a pas à demander

d'elle autre chose. La richesse réagit même avantageusement sur la morale; la misère, en effet, pousse l'homme au mal; ce ne sont pas les économistes modernes qui ont inventé, pour le besoin de leur cause, que la faim était une mauvaise conseillère. C'est le poëte antique, en cela approuvé de siècle en siècle par tous les gens de bon sens, qui lui lança, il y a plus de dix-huit cents ans, cette qualification sévère (*malesuada fames*).

La proposition générale que le progrès moral et intellectuel engendre le progrès industriel peut être retournée en ce sens que, réciproquement, le progrès industriel et le développement de la richesse, lorsqu'ils se présentent avec le caractère de la continuité, peuvent être donnés à bon droit comme des preuves de l'avancement moral. Quoi ! vous écrierez-vous, de ce qu'un peuple filera plus habilement la laine et le coton, en élaborera des masses toujours croissantes et saura de mieux en mieux disposer des couleurs sur les tissus, de ce qu'il coulera, forgera et limera une plus grande quantité de fer et de cuivre, et s'en acquittera à un prix toujours réduit, vous voudriez conclure que ce peuple marche intellectuellement, et que sa moralité est en progrès?

Oui, Messieurs, car l'avancement industriel est une présomption du progrès de la science et de la diffusion des connaissances : l'industrie n'avance que parce qu'on fait de nouvelles découvertes, qu'on sait les appliquer, et que l'intelligence de tous, ouvriers et chefs, se les est appropriées. Mais recherchons le côté moral du sujet qui ne s'aperçoit pas aussi aisément. L'avancement de l'industrie suppose qu'il se soit formé des capitaux, car tous les perfectionnements industriels, pour être appliqués, réclament des capitaux considérables : or, comment forme-t-on des capitaux? par l'épargne, qui elle-même suppose l'empire de soi. Le progrès industriel exige

l'usage du crédit sur une grande échelle : or, comment le crédit existerait-il si les hommes n'avaient confiance les uns dans les autres, et comment cette confiance pourrait-elle se perpétuer et grandir si la grande majorité des hommes ne la justifiaient par leur bonne foi ? L'expédition d'une masse d'affaires dans un court espace de temps ne peut se faire qu'autant que la moralité de la généralité des hommes soit parvenue à ce point qu'on puisse se dispenser d'y apporter des précautions minutieuses. Comment une nation se livrerait-elle sans relâche et avec ardeur à la production de la richesse, si chacun n'était assuré de jouir des fruits de son travail, c'est-à-dire, si la propriété n'était parfaitement garantie? Or, le respect de la propriété, quand il est parfait, est le signe d'une civilisation avancée, le symptôme d'une grande fermeté du sens moral. Je raisonne dans l'hypothèse qu'il s'agisse d'un avancement industriel qui soit soutenu, d'une richesse publique qui aille en croissant d'une manière régulière pendant un laps de temps assez considérable. Quand ces conditions de durée et de continuité sont remplies, il est extrêmement probable que la raison commune et la morale publique sont peu sujettes à de grandes défaillances; car lorsque l'une et l'autre sont faibles et caduques, le cours des événements amène des crises industrielles, politiques et sociales, où le progrès des arts utiles est suspendu, où la richesse collective de la nation est dévorée au lieu de s'accroître. Tout au moins alors cette richesse est-elle exposée à être gaspillée dans de folles entreprises nées de l'orgueil ou de l'intempérance des désirs, comme ont été la plupart des guerres qui ont tant de fois, jusqu'à nos jours, ensanglanté, désolé et appauvri l'Europe.

J'espère donc, Messieurs, que vous emporterez d'ici l'opinion que la corrélation la plus intime existe entre

le progrès dans l'ordre économique et le progrès intellectuel et moral. Tout récemment l'Europe a eu devant les yeux un beau spectacle qui a donné de ce que j'avance ici une démonstration frappante. Les produits de l'industrie de tous les peuples du monde ont été réunis à Londres, dans une solennité qui laissera une trace profonde dans l'histoire. Cette Exposition universelle a attiré l'attention de quiconque a l'esprit occupé des grandes questions qui intéressent la civilisation, de quiconque est touché de ce qui honore le genre humain, de ce qui tend à resserrer dans un même faisceau les peuples autrefois ennemis. Elle mérite de nous laisser, à nous Français, un immortel souvenir, car notre patrie y a brillé au delà même de ses espérances. Si quelque chose en est ressorti clairement, c'est la confirmation de la thèse soutenue ici, que l'avancement industriel des nations est complétement subordonné à l'avancement de leurs idées générales et de leurs sentiments généraux, ou, en d'autres termes, de leur savoir, de leur raison et de leur moralité.

Au milieu de cette immense Exposition, l'observateur reconnaissait bientôt que, pour ne pas s'y perdre comme dans un dédale, il fallait réunir les peuples divers en un certain nombre de groupes, et que le seul mode efficace, utile, de composer ces groupes industriels consistait à prendre pour base, quoi? les croyances religieuses. A chacune des grandes divisions religieuses entre lesquelles se répartit le genre humain correspond en effet une civilisation particulière qui a son ordre d'idées et de sentiments, un mode d'existence et d'activité industrielle qui lui est propre. Ainsi un premier groupe industriel est formé des peuples chrétiens. A l'Exposition de Londres c'était le premier de tous, parce que la doctrine chrétienne et le sentiment chrétien sont incomparablement

supérieurs à la manière de comprendre et de sentir qui caractérise les autres religions professées par les hommes.

Parmi les peuples chrétiens, il en est trois qui dans le Palais de Cristal, ont primé notoirement tous les autres, c'est la France, l'Angleterre et l'Allemagne (1).

Or, maintenant, supposez que, laissant l'industrie pour un moment à l'écart, je vous demande d'indiquer quels sont en Europe les peuples les plus avancés en civilisation, ceux qui par le côté intellectuel sont les premiers, ceux qui se sont le mieux assimilé les meilleurs, les plus nobles et les plus féconds sentiments qui puissent faire battre les cœurs, ceux qui ont les tendances les plus libérales et les plus humaines, ceux chez lesquels le grand nombre est en état de porter le plus de responsabilité, ceux qui se sont approprié le mieux le principe de l'égalité devant la loi et du droit commun, ceux qui se sont le plus soustraits aux préjugés d'un patriotisme exclusif et reconnaissent le mieux la solidarité de la famille humaine, ceux, en un mot, qui sont les plus fidèles représentants du progrès dans le monde : vous n'hésiterez pas à nommer la France, l'Angleterre, l'Allemagne, les mêmes trois coryphées de l'Exposition universelle de Londres.

Voici maintenant la contre-épreuve de ce premier jugement. On peut citer, en Europe, des nations qui, sous le rapport industriel, sont fort en arrière de l'Angleterre, de l'Allemagne ou de la France. Comment celles-

(1) En m'exprimant ainsi, je considère comme des dépendances de l'une ou de l'autre de ces trois grandes nations plusieurs petites mais très-intéressantes nationalités qui tournent dans le même cercle qu'elles, et qui sont moralement et intellectuellement leurs satellites, mais des satellites pourvus d'une lumière qui leur appartient. Tels sont la Belgique, la Hollande, la Suisse et le Piémont.

là sont-elles classées par ordre d'avancement intellectuel et moral? En ce moment, c'est de l'Italie centrale et méridionale, de l'Espagne et du Portugal que je veux parler. Les idées générales et les sentiments généraux de ces peuples sont à l'unisson de leur degré d'avancement industriel. Ils vivent, je veux dire la masse de la population y vit dans une profonde ignorance. Les préjugés que les Français, les Anglais, les Allemands ont secoués depuis longtemps, leur troublent la vue, leur bornent les idées, rétrécissent ou faussent leurs sympathies, et c'est pourquoi depuis quelques siècles jusqu'à ce jour, où il faut dire que ces peuples se livrent à des efforts dignes d'encouragement, ils ont fait une si médiocre figure dans les arts industriels.

On a prétendu que l'Espagne et le Portugal étaient pauvres et sans industrie, parce qu'ils avaient trouvé des mines d'or et d'argent en Amérique. C'est une erreur presque puérile. L'Amérique, au contraire, tendait à donner une vive impulsion aux manufactures, à l'agriculture et au commerce de la Péninsule, car elle leur offrait, parmi la population qui exploitait avec succès les mines d'or et d'argent, un débouché fort étendu. Un peuple chez lequel le ressort intellectuel et moral n'eût pas été brisé fût devenu plus industrieux que jamais par la découverte des mines d'Amérique et la prise de possession des colonies magnifiques dont s'emparèrent les couronnes d'Espagne et de Portugal. Mais à la même époque où les mines des métaux précieux livraient leurs trésors, un déplorable système de gouvernement et d'éducation anéantissait la liberté chez les généreux compatriotes de Fernand Cortez et de Vasco de Gama, y condamnait l'intelligence à la torpeur et y comprimait l'élan des grands sentiments. C'est la décadence intellectuelle et morale de l'Espagne et du Portugal, c'est cela seul qui y a su-

bitement arrêté l'essor de l'industrie. L'industrie n'a de nerf, et le progrès ne se manifeste par les faits de l'ordre économique ou autrement qu'autant que les nations suivent une bonne hygiène sous le rapport intellectuel et surtout sous le rapport moral ; car lorsque le moral va bien, tout prospère, tout s'anime ; la séve circule dans toutes les parties du tronc et dans toutes les branches.

Parmi les enseignements divers qu'a fournis l'Exposition universelle étalée dans le Palais de Cristal, j'en choisis encore quelques-uns, qui mettent en évidence les conditions principales du progrès dans l'ordre économique. L'Angleterre, la France et l'Allemagne sont à la tête du mouvement industriel dans le monde ; ce n'est pas à dire pourtant qu'à elles trois ces nations soient toute l'industrie, et qu'elles pussent, sans éprouver elles-mêmes un grand préjudice, se passer de toutes les autres.

D'abord, il est des productions naturelles en grand nombre, auxquelles leur climat ne se prête pas, et pour lesquelles il faut, de nécessité, recourir à des régions plus chaudes ; mais laissons de côté ces articles qui sont des matières premières. En dehors de ces trois reines de l'industrie, il y a beaucoup à observer, même pour la mise en œuvre des matières. Il n'est pas de grande agglomération d'hommes qui n'ait quelque mérite industriel tout spécial, qui ne soit douée, pour quelques fabrications, d'un génie particulier. Pour ce qui tient à la dextérité et à la souplesse des doigts, les Orientaux de l'Asie extrême, les nations diverses et si populeuses de l'Inde, de la Chine et du Japon, l'emportent sur le reste du monde. Nous, gens de l'Europe occidentale, nous avons donc des tours de main à apprendre d'eux en grand nombre. Ils avaient aussi beaucoup de secrets inventés par eux, que nous avons été fort heureux de recevoir ; il y en a qu'ils ne nous ont pas livrés encore. Et puis,

quelle élégance dans les formes, quel art dans l'arrangement des couleurs les Indous ne possèdent-ils pas ! Nous l'emportons de bien des façons sur ces peuples de l'Orient reculé. Grâce aux dispositions propres à notre esprit, qui n'est peut-être pas plus perçant, mais qui ne se rebute pas, qui dans une conquête voit avant tout le moyen d'une acquisition nouvelle, nous avons cultivé les sciences avec plus de succès, et ainsi nous avons eu sans cesse de quoi renouveler et perfectionner les procédés de l'industrie. Plus dominateurs qu'eux, nous nous sommes infiniment mieux qu'eux approprié les forces de la nature, telles que les chutes d'eau, la vapeur, et ainsi nous nous sommes créé un puissant arsenal pour dompter la nature. Il est une autre chose que nous avons plus qu'eux, un précieux talisman, auquel j'attribue la plupart de nos avantages : c'est le sens moral, la notion du juste et de l'injuste, avec une âme énergique qui se passionne volontiers pour la justice, et qui finit par la faire prévaloir. C'est à ce mobile que nos sociétés ont dû de se constituer enfin, après des siècles d'épreuves, avec des lois plus équitables, protectrices de la liberté et de la propriété. De cette manière l'homme industrieux a pu faire, en Europe, ce qui lui était interdit dans l'Orient, travailler sans crainte de la spoliation, profiter de sa sécurité pour perfectionner les arts, les rendre plus fructueux pour ses semblables et pour lui, et accroître la richesse sociale tout en développant la sienne propre. Et cependant, ne le perdons pas de vue, quelle que soit notre supériorité par rapport aux peuples de la civilisation orientale, nous avons encore à leur faire des emprunts, nous avons des inspirations à recevoir d'eux. Nous pouvons leur donner beaucoup, mais ce ne sera pas sans retour.

Au surplus, quels que soient les dons que nous ayons

aujourd'hui à leur apporter, il faut avouer que nous en avons été payés d'avance. Ce que nous avons acquis des Orientaux est incalculable. Si le groupe des peuples de la civilisation occidentale, les peuples aujourd'hui chrétiens, au lieu d'avoir le génie expansif et dominateur qui les distingue, et d'être avides de s'assimiler tout ce qu'il y a de bon au dehors, se fussent, comme les Chinois, garantis par une muraille contre l'introduction des idées et des choses de l'étranger, nous serions privés d'un nombre incalculable d'objets qui répandent un grand bien-être sur notre existence, un grand lustre sur notre société. Nous ne connaîtrions ni la soie, ni le coton, deux textiles dont nous faisons tant de produits merveilleux : nous n'aurions pas davantage la laine de cachemire. Nous serions privés de cette savoureuse liqueur qui délectait Voltaire, et que Fontenelle défendait contre ses détracteurs par le mot spirituel que vous savez. Nous manquerions de sucre et de vingt substances médicinales des plus renommées. Nous n'aurions pas la boussole, sans laquelle il n'y a pas de navigation lointaine, et, par conséquent, l'Amérique serait encore à découvrir. Nous ignorerions la numération décimale avec l'ingénieuse règle de position qui consiste à attribuer une valeur décuple aux chiffres, à mesure qu'ils avancent d'un rang vers la gauche. Tout cela et bien d'autres choses que je pourrais citer, nous est venu de l'Orient reculé. Bien plus, c'est un peuple de l'Orient, le peuple arabe, qui nous a amorcés à la civilisation, du temps que nous étions des barbares, et qui nous a rendu le dépôt des lettres et des sciences, enseveli des mains brutales de nos pères sous les ruines de l'empire romain.

C'est ainsi qu'en observant l'Exposition universelle de l'industrie, et en se laissant aller aux réflexions qu'elle suggère, on conçoit combien la politique d'isolement est

funeste au progrès de la civilisation en général, au progrès industriel en particulier. Tous les peuples sont une même famille, nous dit la religion. La politique proclame à son tour que toute nation qui, contrevenant à ce précepte divin, s'isole et se replie sur elle-même, est assurée de consommer sa propre décadence. A quoi l'économie politique ajoute : Cette même nation se suscite par cela même une cause d'infériorité industrielle et de pauvreté.

L'Exposition universelle de Londres mettait en relief de plus d'une façon cette pensée salutaire, que les nations désormais tendront très-énergiquement à l'union, que la politique de la paix et de l'harmonie des peuples est digne de toutes les préférences. Elle prouvait que l'Europe occidentale, je ne dis pas assez, toute la civilisation occidentale, depuis le fond de la Russie jusques aux limites les plus reculées des États-Unis, n'est déjà plus, à proprement parler, qu'une vaste communauté industrielle, malgré le caractère restrictif qu'une époque de guerre acharnée imprima provisoirement, il y a une cinquantaine d'années, à la législation commerciale, et malgré le succès avec lequel un certain nombre d'intérêts particuliers se sont appliqués, dans les différents États, à maintenir en totalité ou en partie les dispositions adoptées alors comme passagères, pour l'isolement des peuples. Au moins peut-on dire que l'industrie, dans sa variété infinie, est une dans tout l'espace occupé par la civilisation occidentale.

Elle a les mêmes bases, car elle procède partout des mêmes sciences. Elle emploie les mêmes forces de la nature soumises à nos desseins par les mêmes moyens, car ce sont les sciences d'application cultivées en commun qui lui ont procuré et la connaissance de ces forces et le moyen de les asservir. Partout dans les contrées où

est établie la civilisation occidentale, parmi les matières premières du labeur industriel, les principales sont tirées des mêmes lieux. Ainsi pour tous les foyers manufacturiers indistinctement, le coton vient presque tout entier des États-Unis; la plus grande partie de la laine, de l'Australie, ou de la Hongrie, ou des États barbaresques ; une partie du chanvre, de la Russie ; plusieurs substances tinctoriales les plus usuelles, l'indigo, la cochenille, les bois de teinture, les laques, des Indes Orientales ou Occidentales. Partout les fonderies recherchent la fonte d'Écosse et les cuivres que les Anglais retirent des minerais par eux colligés dans tout l'univers. La partie vive de tous les outils est faite d'acier, et celui-ci se tire principalement du district de Sheffield en Angleterre et de celui de Solingen en Prusse. Enfin les réactifs les plus employés dans les arts, les acides, les alcalis, les substances cristallines, s'ils ne se puisent aux mêmes sources, se font par des procédés d'une précision mathématique qui sont les mêmes partout.

Il y a déjà longtemps que, par l'effet de l'unité de civilisation dans toute la chrétienté, les procédés de fabrication sont nécessairement les mêmes dans les différents États chrétiens. Ce sont les sciences qui servent de guides aux hommes dans l'industrie. Or, déjà du temps d'Abeilard, les sciences s'enseignaient de la même manière dans toute la chrétienté, et les hommes studieux, sans distinction de nation, se réunissaient dans les mêmes universités autour des mêmes maîtres. Les communications s'étant perfectionnées, l'imprimerie et la poste ayant semé partout les livres et les recueils où les inventions sont décrites et les idées applicables exposées, le concours des efforts à la fois scientifiques et industriels a dû devenir de plus en plus actif. La confraternité des savants, devenus plus qu'autrefois les conseillers de l'in-

dustrie, a résisté aux plus formidables épreuves. L'Académie des sciences en donnait chez nous un éclatant témoignage, il y a quarante-trois ans, lorsqu'au plus fort de l'hostilité entre la France et l'Angleterre, elle décernait à Humphry Davy le grand prix de chimie pour sa belle découverte de la réduction des alcalis à l'état métallique. L'assistance réciproque des nations pour l'avancement de l'industrie par des inventions nouvelles est telle aujourd'hui que, dans la plupart des cas, il devient impossible de savoir quel est l'auteur véritable des découvertes les plus renommées et à quelle nation il faut en reporter la gloire. Demandez quel est l'inventeur de la machine à vapeur ? En France, on vous nommera Salomon de Caus ou bien plutôt Papin ; en Angleterre, le marquis de Worcester, alors que, prisonnier dans la tour de Londres, il y faisait modestement son ménage de ses mains. Parlez de la machine à vapeur appliquée à l'art de la navigation : les Espagnols citeront un personnage qui, dit-on, fit marcher un navire devant Philippe II, dans le port de Barcelone, sans le secours de la rame ni de la voile ; les Français produiront la preuve que, sous Louis XVI, le marquis de Jouffroy eut un bateau bel et bien à vapeur sur la Seine, et les Américains réclameront avec énergie pour Robert Fulton. S'il s'agit de la locomotive, machine à laquelle les chemins de fer doivent leur excellence, les Anglais s'écrieront qu'incontestablement le genre humain est redevable de cet admirable appareil à George Stephenson. Les Français réclameront pour un des frères Séguin, qui, avant Stephenson, s'était servi de la chaudière tubulaire, qui est véritablement l'âme de la machine locomotive. Les Anglais alors répliqueront par le nom de Trevithick, dont les faits et gestes remontent à 1802. Sur quoi les Français, le prenant de plus haut, se prévaudront du méca-

nicien Cugnot, dont la machine existe encore au Conservatoire des arts et métiers. Mais les Américains, intervenant dans le débat, prouveront que leur Olivier Evans avait, au commencement de ce siècle ou à la fin de l'autre, construit une machine qui marcha dans les rues de Philadelphie.

S'agit-il de l'éclairage au gaz, découverte qui a plus de portée, peut-être, qu'on ne le penserait au premier abord? Les Anglais s'en donnent pour les inventeurs. Le fait est qu'ils ont été les premiers à l'employer en grand : mais les Français en revendiquent l'honneur pour un des leurs, l'ingénieur Lebon, qui, en 1786, c'est-à-dire plusieurs années avant l'Anglais Murdoch, avait conçu et monté son *thermolampe ;* sur quoi les Anglais répliqueront que le véritable inventeur est le docteur Clayton qui, dès 1737, avait révélé ce qu'il appelait *l'esprit de houille.* Parlerai-je de l'art qui consiste à substituer dans le travail des métaux les courants électriques à l'action du feu ? C'est un art qui a déjà réalisé des merveilles et auquel de grandes autorités ont prédit un immense avenir. On nommera aussitôt *ex æquo* M. de Ruolz et M. Elkington, dont chez nous des décisions judiciaires réitérées ont déclaré le brevet d'invention parfaitement valable. Il y a arrêt, dit-on, donc il n'y a plus qu'à se soumettre. Je m'incline devant la justice, et je reconnais que, la législation des brevets d'invention étant ce qu'elle est, M. de Ruolz et M. Elkington sont légalement les inventeurs de cet art nouveau. Il n'en est pas moins vrai qu'en me plaçant sur le terrain de l'histoire technologique, je constate que MM. de Ruolz et Elkington ont été précédés par le professeur Jacobi (de Saint-Pétersbourg), dont les beaux essais de 1837 et 1838 eurent tant de retentissement. Bien plus, des tentatives de M. Jacobi est sorti non-seulement l'art de la

dorure et de l'argenture par l'électricité, mais un autre art plus varié encore, celui de la préparation d'articles quelquefois très-volumineux et massifs en d'autres métaux ; la statuaire électro-chimique en est venue, et l'on sait que par ce procédé, aujourd'hui, on fabrique des statues de grandeur naturelle. L'Exposition de l'industrie française de 1844 offrait un beau Christ obtenu ainsi, et plus récemment une imitation de la colonne Vendôme, de deux mètres d'élévation, a été faite de même. L'Exposition du Louvre abondait en beaux échantillons du même genre. Or dès que j'en suis à M. Jacobi, mon embarras s'accroît. La preuve est acquise qu'un Anglais, M. Spencer, arrivait de son côté et en même temps à des résultats semblables. Mais pendant que nous sommes à décerner la même auréole à Jacobi et à Spencer, on nous produit une lettre de Brugnatelli, disciple du fameux Volta, d'où il résulte qu'en 1801 il s'était livré à des tentatives du même genre, non sans succès.

Je pourrais multiplier encore les exemples analogues ; j'aime mieux vous renvoyer à un ouvrage fort instructif qu'a publié récemment un jeune et savant professeur de Montpellier (1). Vous y trouverez presque dans tous les cas la répétition de ce que je viens de vous dire : les découvertes ont été à peu près simultanées dans différents pays de la chrétienté, et différentes nations ont concouru au résultat définitif.

Les procès auxquels donnent lieu les brevets d'invention offrent très-fréquemment cet incident, que tel qui croit, de bonne foi, avoir imaginé une nouveauté, est déclaré déchu par les tribunaux parce que la partie adverse produit à l'audience un document imprimé, anglais, ou allemand, ou américain, duquel il résulte que l'idée

(1) *Histoire des principales découvertes*, par M. Louis Figuier.

ou le mécanisme ont été déjà conçus, proposés, ou même mis à exécution.

La vérité est que, depuis un laps de temps fort long, mais plus que jamais depuis un siècle ou deux, l'esprit humain, fécondé par une même doctrine, celle de la philosophie chrétienne, est en enfantement de toute part dans la civilisation occidentale, pour l'avancement de toutes les institutions sociales en général, pour le progrès de l'industrie en particulier. Chaque époque, chaque année lègue aux générations un héritage de pensées, d'espérances et de projets qui sont lancés dans la circulation, et qui y restent, lors même qu'aux yeux d'un observateur superficiel ils semblent enterrés. Ceux qui viennent après s'en assimilent quelque chose, sans y songer, rien qu'en respirant l'air de l'atmosphère, pour ainsi dire. Chaque époque, chaque peuple, je veux dire les hommes distingués de chaque peuple, ajoutent quelque chose à cet héritage, tantôt par un contingent d'idées nouvelles, tantôt par les perfectionnements de ce qui était déjà connu. C'est ainsi qu'il arrive nécessairement que, dans le plus grand nombre des cas, les inventions industrielles, pour ne pas parler d'autre chose, soient dues, chacune, à beaucoup d'inventeurs qui peuvent bien être et qui sont souvent de nations différentes, qui tous ont leur part au mérite, qui tous ont à la reconnaissance de leurs semblables un droit proportionnel à l'importance du contingent qu'ils ont fourni.

Ce serait une histoire curieuse à tracer que celle des voyages qu'ont accomplis les idées d'utilité industrielle, franchissant les barrières qui séparaient les provinces des provinces, les États des États, et recueillant à chaque station un degré nouveau de perfection. Un chimiste allemand, Margraff, observe que la betterave contient un sucre exactement pareil à celui de la canne. Le fait reste

acquis à la science chimique, et au commencement du siècle, M. Achard, de Berlin, a la pensée, qui paraît alors téméraire, qu'il serait possible de fonder l'industrie sucrière sur la culture de la betterave, et en conséquence il élève en Silésie une fabrique de sucre de betterave, qui ne réussit pas. Un peu plus tard survient le blocus continental ; le prix du sucre est décuplé sur le continent. Cette prime élevée encourage les hommes industrieux. La découverte de Margraff et la tentative d'Achard leur reviennent en mémoire. L'empereur Napoléon favorise leurs efforts, et la fabrication du sucre indigène s'organise en France en 1809. Actuellement elle prospère dans dix États du continent ; il est vraisemblable qu'avant peu elle passera dans ces mêmes îles britanniques dont les hommes d'État naguère la maudissaient de tout leur cœur ou la raillaient avec amertume, selon qu'ils en croyaient le succès probable ou qu'ils le supposaient impossible (1).

A propos de la pérégrination que les découvertes industrielles subissent pour arriver à la perfection, et de la coopération qu'y donnent plusieurs peuples, je citerai un autre exemple propre à montrer le rôle que les passions humaines remplissent quelquefois dans cette œuvre, et l'étrange façon dont elles sont déjouées dans leurs desseins. Lorsque l'Empereur Napoléon eut décrété le blocus continental, dans le but de tarir la source où l'Angleterre puisait les moyens de lui faire la guerre et de lui susciter des ennemis, il conçut le projet de mettre les peuples continentaux en état de se passer du coton, substance exotique dont l'Angleterre fabriquait déjà en abondance des tissus fort recherchés sur le continent, et d'y substituer d'autres substances textiles d'une

(1) Il existe actuellement (1854) en Irlande deux fabriques de sucre de betterave. (*Note de la présente édition*).

nature passablement analogue, que les continentaux pouvaient retirer de leur propre sol en quantité indéfinie, le lin et le chanvre. Le bas prix relatif auquel les Anglais vendaient les articles en coton provenait principalement de ce que la filature du coton se faisait à la mécanique, tandis que le lin et le chanvre, jusque-là, ne se filaient qu'à la main. Il résolut donc de provoquer, par l'appât d'une récompense extraordinaire, la découverte d'un procédé mécanique pour la filature du lin et du chanvre. Il promit la somme d'un million à qui résoudrait le problème. Plusieurs personnes s'y appliquèrent, entre autres un ingénieur français, qui récemment est mort dans le dénûment, M. Philippe de Girard. Cet esprit ingénieux s'était approché du but, lorsque les événements de 1814 renversèrent le trône impérial, et le décret d'un million disparut dans la catastrophe. M. Philippe de Girard alla, vers cette époque, s'établir à Varsovie, où le gouvernement russe lui offrait une position avantageuse. Là, tout en vaquant à ses autres travaux, il reprenait de temps en temps ses essais de filature mécanique pour le lin et le chanvre. Quelques voyageurs anglais remarquèrent ses appareils, et, revenus dans leur patrie, ils en parlèrent. Ce fut assez pour que la maison Marshall, de Leeds, reprît la tentative pour son compte. Elle s'informa du point où était parvenu Philippe de Girard, et en fit son point de départ. Elle compléta la solution du problème, et érigea, pour la filature mécanique du lin et du chanvre, un vaste établissement que d'autres ont imité. La filature mécanique du lin et du chanvre est devenue bientôt une grande et florissante industrie, qui a grandi à côté de l'industrie cotonnière sans porter préjudice à celle-ci, et elle contribue ainsi à faire prospérer la nation dont, dans la pensée de son promoteur, elle devait ébranler la fortune.

Mais voici une preuve plus manifeste de ce que j'ai appelé l'unité de l'atelier européen. On pourrait citer aujourd'hui un assez grand nombre de produits manufacturés à la fabrication desquels ont concouru plusieurs peuples. Ainsi, dans l'exposition de la ville de Glasgow, j'aperçois des tartans dont la laine vient de l'Australie. Importée ainsi des antipodes dans les docks de Londres, cette laine a été filée à Reims, et c'est de là qu'elle est venue se faire tisser dans la capitale manufacturière de l'Ecosse. Voici maintenant un article de ce qu'on appelle la broderie de Paris : le coton dont elle est faite a été récolté en partie dans la Louisiane, en partie à Surate dans l'Inde. De là il a été filé à Manchester ou à Mulhouse. Tissé ensuite en France, il a été brodé dans le canton d'Appenzell, en Suisse, sur des dessins venus de Paris, et il sera mis en vente dans un magasin de Berlin.

Par le progrès général des idées, l'opinion des hommes éclairés, transformée déjà en loi de l'Etat chez le peuple le plus riche de l'Europe, condamne aujourd'hui, comme un sophisme funeste, la doctrine qui, pour empêcher les échanges internationaux, représente comme un tribut payé à l'étranger l'importation d'une marchandise quelconque produite au dehors.

Du moment que l'étranger est un homme que j'ai cessé de haïr, et que, au contraire, je l'estime, le prisme que les haines internationales me tenaient devant les yeux tombe, et j'aperçois les choses sous des couleurs toutes différentes, sous leurs vraies couleurs. Ma raison se refuse à comprendre que l'échange, qui était réputé avantageux aux deux parties contractantes quand je l'accomplissais avec une personne du même pays que moi, se convertisse en un tribut de ma part du moment qu'un étranger se substitue au Français avec lequel je traitais. Comment peut-il y avoir en France un tributaire

par suite de ce marché, quand moi, qui l'ai consommé, je ne le suis pas? Et si le Français, qui a troqué son vin contre l'acier de l'Anglais ou de l'Allemand, est le tributaire de celui-ci, comment est-ce que l'Anglais ou l'Allemand, qui a reçu la marchandise du Français en retour de la sienne, ne serait pas également tributaire, et comment les deux parties pourraient-elles l'être en même temps? La libre transmission des produits entre Etats civilisés, sauf certaines dispositions fiscales destinées à donner des revenus publics, est une des conquêtes réservées à un prochain avenir. La plupart des barrières qui subsistent entre les Etats de l'Europe sont destinées à tomber, comme sont tombées celles qui existaient, avant 1789, entre les provinces de la France, et celles qui séparaient, avant 1833, les différents Etats allemands que réunit aujourd'hui le Zollverein. A l'appui de l'opinion que j'exprime ici, j'éprouve le besoin de vous citer les paroles qu'un des philosophes les plus illustres de notre âge prononçait, en 1846, en pleine Académie. Vous verrez qu'il est allé bien au-delà de l'opinion que j'exprime ici :

« Au risque d'être pris pour ce que je suis, c'est-à-dire pour un philosophe, je déclare, disait M. Cousin en novembre 1846, dans un excellent morceau sur Adam Smith, que je nourris l'espérance de voir se former peu à peu un gouvernement de l'Europe entière à l'image du gouvernement que la Révolution française a donné à la France. La sainte-alliance qui s'est élevée, il y a quelques années, entre les rois de l'Europe, est une semence heureuse que l'avenir développera, non-seulement au profit de la paix déjà si excellente en elle-même, mais au profit de la justice et de la liberté européenne. Le père de l'économie politique a conçu l'humanité comme une seule famille dont les membres concourent, par leur libre

travail, à la prospérité commune. Je ne suis pas économiste, mais, comme philosophe et moraliste, je souscris de toute mon âme à cette grande conception. »

Un mot encore, Messieurs : pour compléter la notion du progrès, pour la rendre plus visible à vos regards, j'imiterai les peintres qui font ressortir la lumière par l'ombre, je vous signalerai la cause la plus générale de la rétrogradation et de la chute des sociétés.

Il n'est pas possible à une société de demeurer longtemps stationnaire. Le stationnement semble interdit surtout aux peuples actifs et remuants de notre Occident. Lorsque, dans une société, les forces prépondérantes empêchent le progrès, le germe n'en existe pas moins ; mais alors, au lieu de vivifier le corps social, il y devient un élément de destruction. La société périt dans des convulsions ou meurt lentement de consomption dans une agonie sans noblesse. L'observateur superficiel croit découvrir l'origine de ces désastres dans des causes extérieures ; il se trompe, le mal est interne. C'est de cette façon, c'est pour n'avoir pas su s'assimiler des progrès pour lesquels le monde était mûr, que les sociétés florissantes de l'antiquité ont tour à tour jonché le sol des débris de leur grandeur. Vous entendez souvent dire que ce sont les barbares qui ont détruit le majestueux empire des Césars. C'est faire à ces hommes grossiers l'honneur d'une victoire qui ne leur appartient pas autant qu'on l'assure. La Providence, qui, selon la parole célèbre de Bossuet, aiguillonne sans cesse les sociétés et leur ordonne de marcher sans cesse, leur retire inexorablement la vie quand elles n'obéissent pas. La société romaine ne put trouver en elle la force de ramasser le code nouveau que le Christ avait déposé devant elle, et qui lui eût indéfiniment prolongé l'existence ; elle fut impuissante à modeler dans son sein les rapports des

hommes entre eux sur la donnée de l'Evangile. Par cela même elle était condamnée à périr. Les liens sociaux dérivés du paganisme ne pouvaient plus subsister, et la société ne savait ou ne voulait pas se consolider au moyen d'un ciment nouveau; elle tomba donc nécessairement en dissolution. La main des barbares, s'appesantissant sur un édifice vermoulu, le réduisit aisément en poussière. Cette main grossière fut l'occasion de l'écroulement, elle n'en fut pas la cause.

De nos jours, si la société moderne de l'Europe ne trouvait pas en elle-même l'esprit d'équité et l'énergie qu'il faut pour faire participer, dans une mesure de plus en plus étendue, la seconde couche de ce qu'on nommait jadis le tiers état, aux bienfaits de la civilisation, elle subirait, je ne sais sous quelle forme, une destinée semblable à celle de l'empire romain. Mais, grâces à Dieu, il est à croire qu'un autre avenir lui est réservé. D'immenses efforts ont été faits depuis 1789 en faveur du progrès tel que je le définissais tout à l'heure. Les forces vives de la société, les pouvoirs publics, l'opinion, éclairés et convaincus par les événements, ne manqueront pas d'exercer de plus en plus leur action dans le sens du progrès. Tout nous porte à l'espérer, et le chemin qui a été fait depuis soixante ans semble garantir que nous fournirons heureusement le reste de la carrière.

LEÇONS

DU COURS DE 1840—1841.

LEÇONS

PREMIÈRE LEÇON.

Des liens qui existent entre les progrès de l'industrie et ceux de la liberté.

Messieurs,

En ouvrant, il y a huit jours, le cours de cette année, j'ai émis une idée qui, je l'espère, vous aura paru, comme à moi, fondamentale, et qui vous aura fait comprendre de prime abord l'importance de l'économie politique, science des intérêts matériels. Il existe, vous ai-je dit, un rapport intime entre les intérêts matériels et les destinées de la civilisation tout entière ; la liberté et l'industrie sont solidaires ; le progrès de l'une entraîne toujours le progrès de l'autre ; c'est donc agrandir la liberté de l'homme que d'étendre nos conquêtes sur le monde matériel. En énonçant cette proposition, je me suis appuyé sur une définition de la liberté, que je vous prie de ne pas perdre de vue : Celui-là est libre qui peut développer ses facultés et les exercer d'une manière utile à lui-même et à ses semblables.

Je reviens aujourd'hui sur ce sujet. Nous vivons dans un temps où l'on voit éclore tant de théories éphémères, tant de systèmes hasardés qui disparaissent comme des

ombres, qu'il importe plus que jamais d'établir, selon le précepte de Bacon, ses assertions sur l'observation des faits. Je vais, en conséquence, parcourir rapidement avec vous un coin du domaine de la réalité la plus matérielle, observer dans leur développement quelques-uns des principaux faits qui composent l'apanage de l'industrie, et, quoique je me borne à un petit nombre d'exemples, il résultera, je le suppose, de ce court examen, la démonstration de la proposition que je viens de rappeler.

Je prends mon premier exemple dans ce qu'il y a de plus matériel au monde, dans l'alimentation. Parmi les objets dont elle se compose j'en choisis un, un seul, le blé. Il est facile de signaler un rapport intime entre les progrès de la civilisation et la culture de ce tout petit grain.

Vous savez par la tradition historique, autant que l'histoire remonte jusque-là, comment se nourrissait au commencement des temps l'espèce humaine. L'homme allait au hasard, cherchant sa nourriture ; il la demandait aux plantes des campagnes, aux fruits qui pendaient aux rameaux des arbres. Errant dans les forêts sans chemins, il l'attendait, cette nourriture précaire, de la chair des bêtes sauvages, qu'il guettait, qu'il épiait, qu'il suivait à la piste. Toute sa vie était absorbée par un souci, celui de subsister. On a dit de l'homme qu'il était le roi des animaux : à cette époque il était tout au plus le premier des animaux, mais il n'en était pas le roi ; c'est à peine s'il osait affronter, dans une lutte souvent inégale, les bêtes féroces qui lui disputaient l'empire de la création. Quelle existence que la sienne, en dépit des descriptions poétiques de l'âge d'or ! L'imagination s'en étonne et s'en épouvante : les besoins matériels lui faisaient une telle guerre, qu'il pratiquait comme un

moyen d'apaiser sa faim un crime dont la seule idée aujourd'hui révolte profondément la nature humaine ; il égorgeait son semblable pour s'en repaître. Combien, dans les âges primitifs, la terre stérile a vu de ces horribles duels suivis de ces horribles repas ! Car, Messieurs, l'anthropophagie n'est pas une invention des temps fabuleux. Que dis-je ? on la retrouve, au moment où je parle, au sein de quelques malheureuses peuplades qui n'ont pas encore secoué les langes grossiers et sanglants du genre humain à son berceau. L'anthropophagie a existé et existe encore comme moyen de subsistance.

Un peu après les hommes découvrirent, au milieu de leurs forêts, certains fruits qui se conservaient mieux que les autres. C'étaient généralement des fruits à coque, tels que le gland doux et la châtaigne. Ce fut une grande découverte ; le fruit suspendu aux branches des chênes était un trésor plus précieux que ne l'eussent été les pommes d'or du jardin des Hespérides. Avec les fruits à coque, il y avait possibilité d'approvisionnement, commencement de sécurité pour le lendemain.

Mais le genre humain était appelé à des destinées meilleures.

La civilisation parut un épi à la main (1) !

Quand il eut appris à cultiver les céréales, l'homme sentit se rompre la chaîne qui avait jusqu'à ce moment rapproché son existence de la condition de la brute. A l'aide de son travail, sa subsistance de tous les jours était désormais assurée. Il se trouva délivré d'un immense souci. L'appréhension de la faim, qui pesait sur lui depuis le jour de la création, se dissipa. Pour la première fois il respira librement, et foula d'un pied dominateur la terre

(1) . . . . vestro si munere tellus
Chaoniam pingui glandem mutavit arista.

VIRGILE.



qu'il avait enfin contrainte à le nourrir. Avec ce commencement de liberté vinrent peu à peu le loisir, l'étude, les sciences. Certes, l'antiquité n'eut pas tort d'élever des autels à Cérès.

Je le dis hautement, Messieurs, la civilisation date véritablement de la découverte et de la culture des céréales. C'est que les céréales se distinguent par deux qualités inappréciables, la régularité dans la production, et la facilité de conservation.

Le blé, en particulier, est peut-être de toutes les cultures, celle qui donne les produits les plus réguliers. En France, par exemple, où une récolte ordinaire suffit aux besoins de la population, on regarde comme très-mauvaise celle qui en diffère d'une quantité correspondante à l'alimentation de la nation française pendant quinze jours. En d'autres termes, lorsque la récolte du blé baisse, pour l'ensemble du pays, de 4 pour 100 au-dessous de la moyenne, c'est une exception que l'on considère comme une calamité, parce qu'elle suffit pour faire varier extrêmement le prix du blé (1). Assurément il est difficile, en fait de régularité, d'approcher davantage de la perfection.

La seconde qualité qui distingue le blé, c'est l'extrême facilité avec laquelle il se conserve. A l'aide de soins convenables, il résiste à l'influence des saisons et se soustrait à la voracité des insectes, de façon à se maintenir pendant plusieurs années en bon état et sans perte. Il supporte sans se détériorer les plus longs trajets. Vous

(1) En 1708 le blé a valu 8 fr. le setier. En 1709 il en a valu 50

En 1800	13	l'hectol.	En 1802	35
En 1807	13		En 1812	44
En 1814	15		En 1817	56
En 1826	17		En 1829	33
En 1836	15		En 1839	29

savez que rien n'est plus commun que les échanges de grains entre la mer Noire ou la Baltique et l'Europe. Vous n'ignorez pas qu'un échange non moins régulier s'opère entre les deux continents : une partie du blé qui se consomme en Angleterre a mûri dans les champs du Canada ou de l'État de New-York, ou de l'Ohio. Cette facilité de conservation, qui caractérise le blé, s'y retrouve après la mouture. La farine qu'on mange aux colonies arrive fréquemment des environs de Paris par le Havre ou du Languedoc par Bordeaux. Celle qu'on pétrit à Lima sort souvent des moulins des contrées que baignent le lac Erié ou le lac Michigan, à 250 où 400 lieues de la côte, a été transportée de la région des lacs à New-York, a descendu de là jusqu'à l'extrémité de l'Amérique du Sud, a doublé le cap Horn, et a remonté la côte sur une distance d'environ 500 lieues.

Je dis, Messieurs, qu'à cause de cette double qualité, le blé a été l'indispensable auxiliaire de la civilisation. Lorsqu'on étudie les progrès de celle-ci, on voit en effet qu'elle a toujours marché de concert avec la culture de cette graminée. Les Égyptiens et les Chaldéens, qui ont été dans notre partie du globe les premiers peuples civilisés, sont aussi les premiers qui aient possédé l'usage du blé. Dans la vieille Europe la civilisation vint, avec le blé, à la suite des émigrations égyptiennes ou phéniciennes. Partout où l'on voit dans l'histoire s'introduire la culture du blé, on voit aussi la civilisation s'épanouir.

Il existe, dans une autre partie de notre vieux continent une civilisation fort ancienne, différente de la nôtre, mais qui à quelques égards ne laisse pas que d'être fort remarquable, je veux parler de l'Orient. Or, l'Orient a le riz comme l'Occident a le blé. Le riz a beaucoup d'analogie avec le blé, au moins quant aux qualités que nous

venons de signaler dans celui-ci. Le riz remplit en Orient la même destination que le blé en Europe.

Enfin il a existé une troisième civilisation, distincte des deux autres, celle que les Européens trouvèrent établie dans le Nouveau-Monde, au Pérou, sur le plateau de Cundinamarca, et dont la principale branche florissait au Mexique. Ces peuples à peau rouge, dont je ne crains pas de dire qu'ils étaient civilisés jusqu'à un certain point, car ils avaient une religion constituée, un gouvernement régulier, ils pratiquaient à leur manière et non sans distinction les arts utiles et les beaux-arts, ils avaient une littérature; ces peuples avaient pour base de leur régime alimentaire des grains analogues à nos céréales ou au riz des Orientaux, ici le quinoa, ailleurs le maïs.

C'est donc une vérité d'observation, qu'il y a un rapport intime entre la civilisation et la culture des céréales.

En voulez-vous une autre preuve? Regardez comment se nourrissent les malheureuses peuplades restées sauvages jusqu'à présent, les tribus de l'Amérique du Nord, par exemple. Ce n'est pas le blé ni un grain quelconque qui est le fondement de leur régime alimentaire. Leur nourriture, ils la tirent à peu près exclusivement de la chasse. Pendant une saison de l'année, ils vont courir après les cerfs et les buffles : une partie du butin est mangée de suite; le reste est dépecé, étalé et séché au soleil pour la réserve de l'année. Plusieurs des tribus sauvages des côtes de l'Afrique vivent de poissons à demi pourris qu'on a fait dessécher ainsi.

On raconte d'Alexandre que ce grand conquérant ayant rencontré dans une de ses expéditions un peuple qui se nourrissait de poissons, et que pour cette raison on appelait les Ichthyophages, leur défendit d'en manger à l'ave-

nir. Les historiens mentionnent ce fait sans aucun commentaire. Qu'était-ce donc? le caprice d'un vainqueur à qui ses prodigieux succès eussent fait tourner la tête? Non, Messieurs, c'était une pensée de sagesse et d'avenir. Alexandre n'était pas un conquérant de la race des Attila et des Gengiskan; Alexandre était un civilisateur, un digne élève d'Aristote. Quand il fit cette défense aux Ichthyophages, il voulut les obliger à cultiver les céréales de l'Europe ou de l'Asie, sentant qu'il les préparait ainsi à la civilisation.

Voilà donc un premier exemple, emprunté à un ordre de faits assurément bien matériels, et qui indique une liaison intime entre le développement de la civilisation, des facultés humaines, de la liberté enfin, et les progrès industriels du genre humain, ses conquêtes matérielles.

Je passe à un second exemple, et je le tire d'un nouvel ordre de faits. Je le prends parmi les instruments inventés par l'industrie de l'homme pour l'aider dans ses travaux matériels, et je choisis le plus simple, le plus primitif et le plus élémentaire de ces instruments, la charrue. Ce rustique appareil est l'auxiliaire puissant et nécessaire de la civilisation du monde. Sans lui, pas de civilisation, je dirais volontiers, pas de société possible. Aussi la charrue est-elle contemporaine de toute civilisation. Tous les peuples civilisés l'ont possédée; les peuples sauvages, au contraire, ne la connaissent pas. Elle existait chez les Romains et chez les Grecs dès l'origine de leur histoire; les Egyptiens, qui les ont précédés, s'en servaient dès la plus haute antiquité: les Chinois, dans un autre ordre de civilisation, ont aussi leur charrue. Mais les nègres à demi sauvages des rives de la Gambie, qui commencent à cultiver des grains, se servent, au dire des voyageurs, d'une sorte de bêche ou de pioche; et les indigènes des îles Canaries,

lorsque les Européens descendirent sur leurs bords, labouraient leur terre fertile avec des cornes de bœuf.

Si on veut se faire une idée des services que la charrue a rendus à l'humanité, de la part qui lui appartient dans l'œuvre de la civilisation et de la liberté, qu'on se demande quelle serait demain la condition du genre humain, s'il perdait l'usage de la charrue. Il est évident que la multitude innombrable des hommes qui habitent le globe, quand même ils se mettraient tous, depuis le premier jusqu'au dernier, à bêcher et à tourmenter la terre tout le long du jour, ne parviendrait pas à lui faire produire de quoi donner à chacun une nourriture suffisante. Pour lui faire rendre de quoi alimenter un nombre fort inférieur à la population actuelle du globe, il faudrait, suivant une expression empruntée au moyen âge et restée dans notre langue, que la majeure partie de la famille humaine fût, non pas métaphoriquement, mais réellement *attachée à la glèbe* pour mettre en mouvement des bêches en guise de charrues, il faudrait rétrograder jusques à un régime politique et social justement exécré.

A cette occasion, je me permettrai une digression sur un fait qui s'accomplit sous nos yeux. Une des conquêtes les plus utiles de la Révolution française a été, vous le savez, le morcellement du sol, opération par laquelle une partie du territoire est passée aux mains des ouvriers des campagnes, devenus propriétaires. Voici toutefois quel a été, sur quelques points, l'effet de ce grand événement : la division du sol a été poussée si loin, que certaines parcelles ou groupes de parcelles formant le lot d'une famille ne comportent plus la nourriture d'une couple de bœufs ou de vaches, et il arrive que la bêche s'y substitue à la charrue. Ce n'est encore qu'un fait comparativement rare et partiel, mais il est

grave. Il est clair que s'il se généralisait, nous nous trouverions, sous prétexte de progrès, avoir rétrogradé jusqu'à l'époque où la charrue n'avait pas été inventée ; mais ce n'est pas à redouter sérieusement.

Je reviens à mon sujet. Après vous avoir donné la preuve de la solidarité qui rattache les progrès de la civilisation et de la liberté aux améliorations matérielles, par deux exemples aussi simples que concluants, j'en voudrais chercher une nouvelle démonstration dans un nouvel ordre de faits. J'ai emprunté le premier exemple à l'alimentation, et parmi les éléments dont elle se compose, j'ai choisi le blé. J'ai tiré le second des instruments employés par l'homme dans ses travaux industriels, et parmi ces instruments j'ai fait choix du plus élémentaire, la charrue. Mon troisième exemple sera pris parmi les métaux, qui jouent dans l'industrie un rôle si important, et parmi les vingt ou trente métaux que compte la chimie moderne, je m'occuperai d'un qui d'ailleurs n'a pas d'égal en utilité, le fer.

Examinons quelle a été, quelle est encore aujourd'hui l'influence du fer sur la condition des sociétés humaines, et jetons d'abord un coup d'œil sur le passé.

Dans les sociétés primitives, où la civilisation n'a pas encore paru, on ne connaît pas les métaux. Les rares ustensiles que l'on y trouve sont en bois ou en pierre : c'est un fait dont les preuves abondent. Il suffit, au reste, de citer à cet égard le témoignage des voyageurs qui ont visité les peuples sauvages. Ce n'est pas que ceux-ci ne soient en état d'apprécier les métaux ; vous savez, au contraire, quel prix les Indiens attachaient aux moindres outils en fer qui leur arrivaient d'Europe, après la conquête du Nouveau-Monde ; il n'y a pas encore bien longtemps qu'ils regardaient comme un trésor la possession d'un clou ou d'une hache en fer.

Divers métaux étaient usités dans les sociétés antiques, mais il importe de remarquer que d'abord le fer ne figure pas dans le nombre. Le premier métal que l'homme ait plié à son service dans ces époques reculées est le cuivre; cependant, il paraît qu'auparavant il connaissait l'or et l'argent. C'est une circonstance qui, au premier abord, semble singulière : elle s'explique cependant bien simplement; c'est que l'or presque toujours et l'argent quelquefois se trouvent dans la nature à l'état natif, c'est-à-dire à l'état métallique, tel à peu près que dans nos monnaies ou nos bijoux, sinon plus purs. Quant au cuivre, il se trouve pareillement sur une grande échelle à l'état natif dans certaines contrées, et dans d'autres, il existe à l'état d'oxyde ou de carbonate, qui sont très-faciles à convertir en métal (1). Les oxydes et les carbonates de fer, mêlés à des matières terreuses, n'ont pas l'aspect qui attire l'attention ; on dirait, sauf la pesanteur, des pierres ordinaires. Ils sont beaucoup plus difficiles à traiter que les minerais qui fournissent les métaux précieux ou le cuivre ; le fer exige, pour s'agglomérer à l'état métallique, une température bien supérieure à celle qui suffit à ces derniers.

En énonçant que les hommes, pendant les premiers âges de la civilisation antique, n'employaient pas le fer, je n'avance rien dont la preuve ne se rencontre dans tous les monuments de l'antiquité. Hésiode et Lucrèce le disent formellement. Tous les historiens font foi que les armes étaient alors non de fer, mais d'airain, c'est-à-dire de cuivre allié à une petite proportion d'étain. Homère et Virgile, quand ils parlent de la matière dont sont faites les armes des guerriers, disent pareillement l'airain. Le fer n'était cependant pas inconnu après un certain temps:

(1) Il suffit de mettre du carbonate ou de l'oxyde de cuivre en contact avec du charbon pour que le métal, qui est très-fusible, coule aussitôt.

c'était toutefois quelque chose de curieux et de rare. Ainsi, dans Homère, lorsque Achille célèbre par des jeux solennels les funérailles de Patrocle, parmi les prix qu'il destine aux vainqueurs, on voit figurer, au milieu des coupes d'or et d'argent, un bloc de fer.

L'antiquité reconnaissante nous a conservé le nom de l'homme qui trouva le moyen de souder le fer (1). Ce fut en effet une grande découverte. A partir de ce moment, il s'assouplit et se plia sous les doigts de l'homme à des services variés. L'usage commença à lentement s'en répandre. Dans lés grands siècles de l'antiquité, il jouait déjà un rôle étendu, et nous voyons que dans le moyen âge il s'était partout substitué à l'airain. A vrai dire cependant, l'humanité n'est entrée dans la pleine possession de cet utile métal, que par la découverte du procédé d'extraction actuellement en usage (2), et cette invention ne date pas de bien loin ; elle appartient à cette grande époque de la Renaissance qui vit éclore tant d'inventions utiles, tant de merveilleuses découvertes, et qui imprima à la civilisation et à la liberté du monde un si puissant essor.

Aujourd'hui ce fer, dont un échantillon excitait l'intérêt et le désir des héros de la Grèce sous les murs de Troie, est d'un emploi universel (3). Il n'y a pas un seul

(1) Glaucus de Chio (Hérodote).

(2) L'opération moderne de la fabrication du fer consiste à l'obtenir d'abord à l'état de *fonte*, substance qui n'est pas malléable et qu'on ne peut forger, que l'on convertit ensuite par l'affinage en *fer doux* ou *fer forgé*. Autrefois le fer doux ou forgé se fabriquait directement et il était bien plus imparfait. De plus, ce n'était qu'une petite fabrication, qui exigeait une grande quantité de bras.

On sait d'ailleurs que le fer existe à trois états distincts : le fer fondu ou fonte, le fer proprement dit ou fer malléable et l'acier.

(3) La France fabriquait en 1841, date de cette leçon, 400,000 tonnes de fonte, de 1,000 kilogrammes chaque tonne, soit 400,000,000 de kilogrammes. L'Angleterre fabriquait 1,000,000 de tonnes ou 1 milliard de

des objets à notre usage, dont nous ne lui soyons en grande partie redevables. Les tissus divers qui nous couvrent le corps, la chemise que nous portons, par exemple, le fer a contribué de mille façons à les produire. La terre qui a donné le coton a été cultivée avec des instruments en fer. Les grands navires qui l'ont transporté en Europe n'existeraient pas sans le fer. C'est avec des dents de fer que ce coton a été nettoyé. Et pour le filer il a fallu encore un métier composé, presque en entier, de fer et de fonte.

Mais pour apprécier mieux encore le rôle que le fer joue dans notre civilisation moderne, les services qu'il rend à l'humanité, tant dans sa condition morale que dans son bien-être, faisons une hypothèse. Supposons qu'une invasion de barbares ait lieu de nouveau en Europe, et que quelque Attila ou quelque Gengis-Khan, par un de ces caprices tels que les Attila et les Gengis-Khan peuvent en avoir, imagine d'interdire l'usage du fer. Examinons quelles seraient les conséquences de ce décret barbare.

Aussitôt l'homme serait dépouillé de ses agents les plus nécessaires. Nos ménages perdraient la plupart de leurs ustensiles ; l'agriculture, les plus essentiels de ses instruments ; l'industrie serait dépouillée d'un seul coup de tous ses engins, depuis la plus puissante de ses machines jusqu'au moindre de ses outils. Il faudrait en revenir aux appareils en bois, en pierre ou en terre cuite.

kilogrammes. Il faut observer que l'Angleterre est inférieure en population à la France, mais d'un autre côté le fer y est employé à une foule d'usages, pour lesquels chez nous on se sert encore du bois.

Depuis 1841, la production de la France a augmenté. En 1847, elle a été de 600,000 tonnes de fonte; elle était au même point à peu près en 1853. Celle de l'Angleterre a suivi une bien autre progression ; elle paraît avoir atteint, en 1854, 3 millions de tonnes de fonte.

(*Note de la présente édition.*)

Les bateaux à vapeur, qui sillonnent les mers et les fleuves, disparaîtraient. Les voyages de long cours seraient impossibles, car la membrure des vaisseaux ne résiste à la lame qu'à l'aide d'attaches et de chevilles en fer. Il faudrait réinventer les pirogues ou les galères.

Dans l'intérieur des continents, on ne voyagerait plus, si ce n'est sur les cours d'eau ou dans des litières comme en Chine, ou dans des charrettes non suspendues, non-seulement parce qu'il n'y aurait pas de chemins de fer, mais parce qu'il n'y aurait pas de diligences, attendu qu'il n'y a pas de diligence sans ressorts et que les ressorts sont en acier.

Il nous faudrait, je l'ai déjà dit, renoncer en partie à ces nombreux tissus qui servent aujourd'hui à la propreté, au vêtement, à la parure du moindre de nos semblables; car, sans le secours des métiers en fer et de la machine à vapeur, ces étoffes coûteraient tellement cher, qu'elles deviendraient, comme autrefois, le partage exclusif de quelques classes privilégiées.

Les sciences d'observation seraient supprimées; car les instruments de précision nécessaires aux savants ne peuvent être fabriqués et divisés qu'au moyen d'outils de fer et d'acier; et le jeu des instruments eux-mêmes est fondé sur l'emploi de ressorts d'acier.

Les plaisirs intellectuels seraient interdits au plus grand nombre. L'imprimerie serait abolie, puisque les poinçons et les matrices, qui servent à graver les caractères, sont en acier. Il faudrait retourner au régime des manuscrits.

Et ne croyez pas que le fer puisse être remplacé par un autre métal. Les qualités qui le recommandent, et qui, jointes à l'abondance extrême de ses minerais dans la nature, en rendent l'emploi si universel, lui sont particulières; je citerai surtout celle de se souder à lui-même,

aucun autre métal ne la possède avec lui. D'ailleurs, dans l'état où se trouvent aujourd'hui les mines, l'extraction des autres métaux serait bien difficile sans le fer. Non-seulement parce qu'il y faut des outils en fer ou en acier, mais aussi parce que l'exploitation des mines, du moment qu'elles ont atteint une certaine profondeur, exige de grandes machines en fer, fonte et acier, pour l'épuisement des eaux souterraines.

Ainsi donc, c'est encore une vérité d'observation, une vérité certifiée par l'irrécusable témoignage des faits les plus tangibles, que la civilisation a grandi avec l'usage du fer, ou, en d'autres termes, que le fer a concouru aux progrès de la civilisation et de la liberté.

En résumé, la culture d'une petite graine, le blé, l'usage d'un engin bien simple, la charrue, et l'emploi d'un métal grossier, le fer, ont suffi pour changer de fond en comble les conditions des sociétés humaines, pour affranchir l'homme de bien des servitudes, pour le délivrer de bien des soucis abrutissants, pour donner satisfaction à ses besoins les plus légitimes, pour lui permettre de développer et d'exercer ses facultés les plus élevées, en un mot pour le faire parvenir à la liberté.

Aux exemples que j'ai déjà cités j'en ajouterai un dernier ; je veux parler des services que l'homme retire des animaux, et je me demande ce qui arriverait si ces animaux qu'il a soumis au frein et façonnés à son usage, il cessait de les posséder.

On peut s'en faire une idée par ce qui se passe dans certaines contrées, d'ailleurs civilisées, où les animaux domestiques sont beaucoup moins multipliés que chez nous, comme dans l'Inde et dans la Chine, à Calcutta, à Canton, à Pékin. Dans ces pays-là ce sont des hommes qui, dans beaucoup de cas, font l'humble office des chevaux. A Calcutta, par exemple, il n'y a pas d'Européen

un peu aisé qui n'ait à son service au moins deux escouades d'Indiens dont l'unique destination sur la terre est de le porter en palanquin. En Chine, la plupart des transports se font de même à dos d'hommes, excepté dans quelques directions où l'on trouve des canaux. A la fin du dernier siècle — l'époque est récente, surtout quand il s'agit de la Chine — les Hollandais envoyèrent une ambassade à Pékin. L'ambassadeur voyageait sans faste, avec la simplicité hollandaise. Il n'en fallut pas moins, pour porter ses modestes bagages et les présents que sa cour envoyait au céleste empereur, plus d'hommes qu'on n'en compte dans un régiment de ligne au complet.

Lorsque Fernand Cortez, pendant la conquête du Mexique, voulut faire le siége de Mexico, il commença par cerner la ville, et comme elle était bâtie au milieu d'un lac, il fit construire à cet effet une grande quantité de bateaux. Le bois nécessaire à cette flotte fut pris dans une forêt voisine; mais on ne trouvait pas, au Mexique, de bœufs ni de chevaux, il fallut transporter le tout à dos d'hommes. Les historiens de la prise de Mexico racontent que cinquante mille Indiens auxiliaires y furent occupés. C'est une besogne que deux ou trois cents hommes auraient pu accomplir aisément avec l'aide de quatre ou cinq cents chevaux, après qu'on aurait tracé des chemins grossiers en comparaison de nos routes.

Je termine, Messieurs. J'avais dit que les progrès de la civilisation et de la liberté étaient liés aux progrès de l'industrie. J'ai interrogé les faits : les faits ont confirmé cette assertion avec l'irrécusable autorité de leur témoignage. Mais n'ai-je pas cédé à un scrupule de mon esprit en cherchant des preuves à une vérité si claire ? Quand l'homme découvre un métal et qu'il parvient à l'appliquer à son service, ce qui a été quelquefois bien long-

(vous savez combien de siècles il a fallu pour qu'il comprît ce que valait le fer et pour qu'il apprît à le bien travailler); quand il invente de nouvelles machines, n'est-ce pas comme s'il ajoutait aux membres dont la nature l'a doué des membres nouveaux qui porteront le fardeau d'une servitude dont les premiers seront désormais affranchis: n'est-ce pas comme si le genre humain tout entier ajoutait à ses organes naturels des organes supplémentaires, à l'aide desquels ses facultés agrandies s'ouvrent de nouvelles voies dans des sphères jusqu'alors inconnues. N'est-ce pas en un mot comme si la véritable liberté de l'homme, remportait à chaque fois une nouvelle victoire ?

C'est cette liberté-là que je vous recommande : c'est celle dont je désire faire entrer la notion dans vos esprits, parce que c'est celle dont doivent se préoccuper aujourd'hui tous ceux qui songent sérieusement au sort des classes ouvrières et à l'avenir des sociétés. Je voudrais, tant je le crois utile, vous présenter la même idée sous mille formes pour vous en mieux saisir. Supposez donc encore que, par l'anéantissement des connaissances acquises, les subsistances cessent tout à coup d'être assurées dans notre Europe civilisée, et que notre alimentation devienne de plus en plus incertaine et précaire : on verrait aussitôt la société reculer, la civilisation décroître et la liberté s'amoindrir. Nous remonterions de proche en proche au servage et à l'esclavage. Qui nous dit que nous ne retournerions pas jusqu'à ce monstrueux régime de l'anthropophagie, sous lequel vivent encore les habitants de la Nouvelle-Zélande, où les héros du jour tuent et dévorent les héros de la veille, en attendant qu'eux-mêmes soient tués et dévorés par les héros du lendemain.

Supposez que ce que j'ai appelé les organes supplé-

mentaires ajoutés par l'homme à ceux que le Créateur lui avait départis, viennent à disparaître. Il est évident que le plus grand nombre de nos semblables reprendraient aussitôt la condition d'outil et de bétail. Ce seraient alors des hommes ou même des femmes qui tourneraient la meule ou traîneraient la charrue, qui feraient l'office de *noria* pour arroser, de voitures pour transporter. Ils porteraient sur leurs épaules les pyramides d'Égypte, comme les ont portées, il y a quarante siècles, les populations égyptiennes.

Au contraire, lorsque ces organes supplémentaires sont multipliés, la force brute abondant sous forme de chutes d'eau, de machines à vapeur, d'animaux domestiques, l'homme s'affranchit d'une humiliante condition ; il cesse d'être employé principalement comme une bête de somme, situation dans laquelle il est l'inférieur des animaux, pour cultiver et développer la plus précieuse et la plus productive de ses forces, celle qui est son partage exclusif, celle qui est la cause de sa domination dans le monde, c'est-à-dire son intelligence. Il se relève dans sa propre conscience. Il devient infiniment plus utile à ses semblables, et obtient pour lui-même de plus grands avantages.

J'étais donc fondé à vous dire que l'industrie contribuera puissamment à l'enfantement de la liberté, et que c'est d'elle aujourd'hui, de l'industrie constituée d'après un principe moral, que la liberté attend son progrès et sa conservation définitive.

Sans doute, Messieurs, la liberté est un fait de l'ordre moral par-dessus tout. Sans doute il y a des conditions de l'ordre moral à remplir pour que la liberté fleurisse, et pour que l'élévation de toutes les classes s'accomplisse. Il faut que le sentiment chrétien de la fraternité se propage : il faut que le riche et le puissant soient animés de

sympathies pour le pauvre et le faible : il faut que celui-ci se tienne exempt de la lèpre de l'envie, qu'il pratique la difficile vertu de la patience, qu'il sache respecter les supériorités légitimes : il faut que tous, tant que nous sommes et à quelque rang que nous soyons sur l'échelle sociale, nous regardions plus souvent au-dessous qu'au-dessus de nos têtes. Mais il n'en est pas moins vrai que le progrès de la liberté au profit de toutes les classes sans exception, a des conditions matérielles. Ces conditions, il faut les remplir. Jusque-là, tous les projets qui seraient imaginés pour l'amélioration du sort de la classe la plus nombreuse seront des rêves ; toute tentative dans ce sens sera folle, comme le furent les essais de 1793 pour passer le niveau sur toutes les têtes.

DEUXIÈME LEÇON.

L'élévation de toutes les classes est liée au développement de la puissance productive : cette puissance est incomparablement plus grande aujourd'hui que dans les sociétés antérieures.

MESSIEURS,

J'ai avancé, à l'ouverture de ce cours, qu'il existait une liaison intime entre l'accroissement de la puissance productive des sociétés et l'élévation non-seulement physique, mais intellectuelle et morale de toutes les classes. Ce n'est pas là subordonner la moralité humaine aux progrès matériels. Laissons à chacun son rang ; et ne contestons pas au progrès moral la priorité qui lui

appartient sur tous les autres. L'idée que j'ai émise est simplement l'expression de la solidarité qui unit les divers modes de la perfectibilité humaine; solidarité qui au surplus est évidente *à priori*, puisque l'homme est un être un en même temps qu'il est multiple par la diversité de ses facultés.

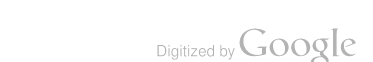
Après avoir établi cette proposition, j'ai ajouté que la puissance productive des sociétés, à l'époque où nous vivons, était beaucoup plus grande que dans le passé et qu'elle tendait à grandir de plus en plus. Telle est l'idée dont le développement fera aujourd'hui l'objet de notre entretien.

Mais pour éviter toute confusion, il est nécessaire de dire d'abord ce qu'il faut entendre par la puissance productive : c'est en quantité et en qualité la production qui correspond au travail d'un homme.

Comparons donc maintenant, au moyen de quelques exemples nets et concluants, la puissance productive des sociétés passées ou même des sociétés qui ont de très-peu précédé la nôtre, avec celle des sociétés modernes, telle qu'elle est déjà et telle qu'elle tend manifestement à devenir.

Prenons pour premier terme de comparaison l'industrie du fer. Je reviens souvent sur cette industrie, parce qu'elle est du premier ordre et qu'elle influe sur toutes les autres. J'y reviens particulièrement à l'occasion du sujet qui nous occupe, parce que l'accroissement de la puissance productive de l'homme sous ce rapport amène nécessairement un accroissement simultané dans la plupart des autres branches; car le fer, pour me servir d'une expression que nous avons déjà employée, est une sorte d'organe supplémentaire que l'homme s'est donné et qu'il a sans cesse au bout des doigts.

Eh bien, pendant l'antiquité (pendant la période finale



de l'antiquité, puisque ce n'est qu'à cette époque qu'on a commencé à travailler passablement le fer) et même pendant le moyen âge, la quantité de fer correspondant au travail d'un homme était fort bornée. Dans ce temps-là, les maîtres de forges n'étaient pas les hauts et puissants seigneurs que nous voyons aujourd'hui. C'étaient de pauvres hères qui allaient par monts et par vaux, portant sur le dos un marteau et quelques outres dans lesquelles ils tenaient, comme Éole, le vent enfermé pour le décharger dans leurs foyers. Nous pouvons aisément apprécier ce que devait être alors cette industrie, par ce que nous savons qu'elle fut à une époque moins reculée. Dans nos Pyrénées, où le mode ancien de fabrication s'est conservé en s'améliorant, on retrouve encore, en remontant à la naissance des vallées, quelques-unes des forges qui étaient en feu il y a cinq ou six cents ans. On sait d'ailleurs par des documents authentiques quelle était alors la production d'une forge, et combien d'hommes elle occupait. On peut estimer que la quantité de fer qui répondait au travail d'un homme dans ces forges était d'environ 4 ou 5, tout au plus 6 kilog. par jour.

Depuis lors les choses ont changé. La métallurgie, au temps de la Renaissance, a radicalement transformé ses procédés. Au lieu de ces petits foyers dont nous retrouvons les vestiges dans les Pyrénées, on a bâti des hauts-fourneaux, hauts en effet comme de grands édifices. Ces hauts-fourneaux font chaque jour de 3,000 à 5,000 kil. de fonte, quand ils sont alimentés par du charbon de bois ; 15,000 et même 20 et 25,000 kilog. avec du coke : cette fonte est ensuite convertie en fer malléable par l'affinage, et l'on peut évaluer à 150 kilog. de fer au moins le produit moyen de la journée d'un ouvrier.

Si l'on compare entre eux le chiffre de 5 ou 6 kilog. et celui de 150, qui représentent, à quelques siècles de dis-

tance, la puissance productive de l'homme dans une même industrie, on voit que cette puissance s'est accrue dans le rapport de 1 à 25 ou à 30; en d'autres termes, qu'elle est aujourd'hui vingt-cinq ou trente fois plus forte que dans le passé d'il y a six cents ans.

Certes, ce résultat est beau : et cependant il ne donne qu'une idée imparfaite de l'accroissement réel de la puissance productive aussi bien que des progrès accomplis dans l'importante industrie du fer. En effet, les forgerons d'autrefois, pour arriver à la faible production que nous savons, n'usaient que du minerai le plus pur : leurs méthodes ne permettaient guère qu'ils en employassent d'autre. Leurs *scories*, c'est-à-dire le résidu de leurs opérations, que l'on retrouve encore dans les forêts où ils travaillaient, sont aussi riches que de bons minerais. En second lieu, par cela même qu'on n'employait que du minerai d'une pureté exceptionnelle, la fabrication était alors fort simple : on obtenait du fer du premier coup. Aujourd'hui, au lieu d'une seule opération, l'œuvre en comprend cinq ou six (1). Cela tient d'abord à ce qu'on se sert de minerai beaucoup moins riche ; en second lieu cette multiplicité d'opérations est devenue nécessaire, parce que d'une part on veut avec raison avoir des produits plus homogènes que ceux dont

(1) Le procédé d'autrefois était fort simple : il suffisait de jeter du minerai dans un fourneau avec du charbon : au bout de trois ou quatre heures on obtenait un *masset*, qu'on mettait sous le marteau et qu'on transformait ainsi en une barre de fer. Aujourd'hui, il faut d'abord griller le minerai, ensuite le fondre dans des hauts-fourneaux, ce qui donne la fonte; quand on a la fonte, on la convertit en *fine-metal* par le mazéage. La fonte mazée est affinée dans des fours à puddler, au sortir desquels elle est laminée. Enfin, après ces cinq opérations, il faut rechauffer le fer ainsi obtenu dans un autre four et le corroyer en paquets, pour avoir du fer marchand. Dans beaucoup de cas cependant on se dispense du grillage et du mazéage.

on se contentait autrefois, et que, de l'autre, on brûle du charbon de terre ou du coke, qui ne sont pas à beaucoup près aussi exempts de matières terreuses et de soufre que le charbon de bois, seul combustible des anciens forgerons. Ainsi, quelque grande que paraisse au premier abord cette progression de 1 à 25 ou à 30, elle ne donne pas la mesure exacte de l'accroissement qu'a acquis depuis quatre ou cinq cents ans la puissance productive de l'homme appliquée à la métallurgie du fer.

Dans d'autres branches de l'industrie, cet accroissement a été encore plus marqué. Pour en citer des exemples, je les prendrai, comme il convient de le faire, parmi les industries qui jouent le plus grand rôle dans l'économie sociale, parce que des arguments puisés à cette source sont par cela même plus concluants.

Choisissons donc pour second terme de comparaison une opération bien ordinaire, la mouture du blé. Rien ne nous paraît aussi simple qu'un moulin : nous aurions volontiers de la peine à croire que les hommes n'aient pas possédé de toute éternité un appareil si utile et, à ce qu'il nous semble, si aisé à imaginer. Il s'en faut cependant qu'il en soit ainsi. Les moulins (à eau ou à vent) ne sont pas d'invention très-reculée. Les peuples anciens ne les connaissaient pas. Le blé, chez eux, était moulu par des esclaves. Ce travail qu'accomplissent aujourd'hui les chutes d'eau, le vent, la vapeur, les esclaves le faisaient en tournant une meule à force de bras. Homère raconte qu'il y avait dans la maison de Pénélope douze femmes, occupées à moudre le grain nécessaire à la subsistance de la maison. Homère ne nous dit pas de combien de personnes se composait la maison de Pénélope ; mais nous pouvons admettre comme certain que le chiffre en était fort limité, car rien n'indique qu'Ulysse fût un prince riche : il était roi d'un

pauvre royaume. Il convient d'ailleurs de remarquer que, précisément à cause de la difficulté que présentait la mouture, une grande partie des hommes, alors, ne consommaient pas le blé à l'état de pain, mais le mangeaient simplement rôti ou bouilli comme une pâtée. Je crois donc qu'en estimant à trois cents le nombre des gens qu'alimentait le grain moulu par ces douze esclaves, on se placerait au delà de la vérité. Or, s'il fallait 12 personnes pour moudre le grain nécessaire à l'alimentation de 300, c'était 1 pour 25.

Cherchons ce que sont devenus aujourd'hui les termes de ce rapport.

Il y a près de Paris, à Saint-Maur, un immense moulin, qui n'a peut-être pas son pareil dans le monde (1). Il se compose de quarante meules, et le mécanisme en est tellement perfectionné, que vingt hommes suffisent pour le faire aller nuit et jour. Toutes les vingt-quatre heures il peut broyer sept cent vingt hectolitres de grain et les transformer en farine de première qualité. Supprimons les détails et arrivons au point essentiel : en calculant, comme on le fait habituellement, que la consommation de pain est moyennement de 750 grammes par personne et par jour, le moulin de Saint-Maur pourrait moudre le blé nécessaire à l'alimentation de 72,000 hommes, ou de 100,000 soldats, s'il s'agissait de pain de munition. Je prends le chiffre le moins favorable, celui de 72,000. Si 20 personnes, sur 72,000, suffisent au travail de la mouture, cela revient à dire que 1 suffit sur 3,600. Autrefois il en fallait 1 sur 25 : le progrès est donc de 1 à 144. En d'autres termes, pour moudre tout le grain né-

(1) Le moulin de Saint-Maur a été en chômage presque aussitôt après avoir été construit. Racheté après un délai de plusieurs années par des capitalistes intelligents, il est aujourd'hui en pleine activité.

(*Note de la présente édition.*)

cessaire à la consommation de Paris, en supposant que Paris ait tout juste un million d'habitants, il faudrait avoir quatorze moulins comme celui de Saint-Maur et 278 hommes, pas davantage. Pour broyer le grain nécessaire à la consommation, je ne dis pas d'une ville grecque du temps d'Homère, mais de Rome au temps de sa plus haute prospérité, car le blé y était encore moulu à force de bras, et en admettant que Rome comptât, comme Paris, un million d'habitants, il eût fallu pour le moins 40,000 hommes !

Après la nourriture, le vêtement. Passons donc maintenant à une des industries qui servent à vêtir l'homme : prenons pour troisième terme de notre examen les tissus de coton : ce sont ceux dont l'usage est le plus général et la consommation la plus vaste. Ici nous allons voir un accroissement de la puissance productive vraiment prodigieux, accompli non pas depuis Homère, mais depuis trois quarts de siècle seulement. En effet, c'est la filature à la mécanique, qui a fait surgir comme par enchantement toutes ces belles manufactures d'où sortent ces masses d'étoffes de coton, et elle ne date pas de plus loin. Richard Arkwright (1), qui en est le père, prit son premier brevet d'invention en 1769, il y a soixante-douze ans ; et Watt, qui, s'il n'inventa pas la machine à vapeur, a eu la gloire de la rendre usuelle, et qui en l'appliquant aux métiers d'Arkwright et de ses continuateurs, généralisa l'emploi de ces utiles inventions, Watt prit son premier brevet cinq ans après, en 1774. L'industrie coton-

(1) Arkwright était le treizième enfant de parents pauvres : il ne reçut aucune éducation et ne savait même pas dessiner. Il exerça la profession de barbier jusqu'à l'âge de trente-six ans. Bien qu'il n'ait exploité son brevet que pendant un petit nombre d'années, un jugement en ayant prononcé la déchéance, il laissa à sa mort une fortune de plus de 50,000 livres sterling. Le roi Guillaume l'avait anobli.

nière, telle qu'elle existe aujourd'hui, est l'œuvre de ces deux hommes. Jusqu'à eux, elle avait été à peu près reléguée dans l'Inde. Le coton, vous le savez, est une plante native de l'Inde, et l'Inde l'a exclusivement gardé pendant des siècles. Au moyen âge, les Arabes musulmans le transmirent à l'Europe, à l'Espagne en particulier, qui se mit à le cultiver. Alors aussi on commença à fabriquer en Europe des étoffes de coton, mais ce fut toujours d'après les procédés primitifs en usage dans l'Inde, qui, je le répète, ont duré jusqu'à Arkwright et à Watt.

Comparons donc ces procédés sans rivaux jusqu'en 1769, à ceux d'aujourd'hui, et cherchons quelle est, dans les uns et dans les autres, la puissance productive de l'homme.

Vous savez comment se file à présent le coton. On a de grands chariots ou métiers qui portent un grand nombre de broches. Sur chacune de ces broches est une bobine autour de laquelle s'enroule le filé. On compte sur chaque chariot 400 broches en moyenne (600 broches pour les filés fins, 250 broches pour les filés plus gros). Les métiers sont accouplés deux à deux, de façon que les mêmes ouvriers font, en se retournant successivement, le service de deux métiers. C'est calculer largement que de mettre 5 hommes pour deux métiers ou 800 broches. Il en résulte qu'un homme suffit à 160 broches. Or, une bonne fileuse, de l'Inde ou d'Europe, fait tout juste la moitié de la besogne d'une broche; par conséquent, un ouvrier exécute aujourd'hui, dans la filature du coton, l'ouvrage qui exigeait, avant 1769, le travail de 320. En d'autres termes, depuis environ soixante-dix ans, la puissance productive de l'homme, dans cette industrie essentielle, est devenue trois cent vingt fois plus considérable (1).

(1) Depuis 1841, les métiers à filer, que les Anglais appellent *self-acting*

Et ici je ne puis m'empêcher de m'arrêter un instant sur les conséquences vraiment extraordinaires de ce progrès. Je ne vous ferai pourtant pas le tableau de tout ce que l'Angleterre y a gagné en richesse et par suite en puissance politique; ce serait m'engager dans une carrière presque sans limites. Je signalerai seulement quelques résultats particuliers. Lorsqu'on travaillait le coton selon les anciens procédés, c'est-à-dire, encore une fois, avant 1769, cette industrie était peu importante dans le Royaume-Uni. La fabrication était très-bornée; la consommation était faible; on importait de l'Inde des tissus de coton, et on n'en exportait pas. Depuis lors, cette branche d'industrie et de commerce a acquis des proportions colossales. Pour ne parler ici que de l'exportation, les tissus de coton que l'Angleterre fait fabriquer par ses machines, et qu'elle vend à toutes les nations du globe, représentent annuellement une richesse brute de plus de six cents millions. Quand on cherche à se faire une idée de la masse de ces étoffes, l'esprit en demeure stupéfait. Ainsi, par exemple, on a calculé que la longueur de celles qui furent exportées en 1833 était suffisante pour faire dix fois et demi le tour de la terre; en 1840, elle a été de dix-huit fois la circonférence de la planète (1) ; il y a tel manufacturier des ateliers duquel il

et qui, en France, sont connus sous le nom de *renvideurs*, se sont perfectionnés. Ils portent jusqu'à 876 broches. La progression de la puissance productive dans cette industrie au lieu d'être exprimée par le nombre de 320, ce serait, alors, par le nombre de 700.

(Note de la présente édition.)

(1) En 1853, la quantité de calicots blancs ou écrus, de toiles peintes, de mousselines et autres tissus analogues, sans compter les tulles, qui a été exportée de l'Angleterre, est montée à 1 milliard 386 millions de mètres, ce qui ferait trente-cinq fois le tour de la terre ; en y comprenant les tulles, on irait à trente-sept fois. A cette immense exportation,

en sort long comme six fois le chemin de Dunkerque à Perpignan. Certes ces faits sont immenses; ils sont de nature à exciter l'admiration du philosophe et de l'homme d'État. Mais le philanthrope peut s'en applaudir encore davantage. Autrefois les fabriques anglaises fournissaient annuellement aux besoins de la consommation intérieure, à peine un dixième de mètre en moyenne d'étoffes de coton par individu; aujourd'hui elles en donnent — sans compter ce que prend l'exportation — seize et dix-huit mètres. Et à mesure que la production s'accroît les prix s'abaissent : ils sont cinq fois moindres aujourd'hui qu'il y a vingt-cinq ans, et douze fois moindres qu'il y a cinquante ans. Ces tissus doux, commodes, élégants, naguère si chers et si rares, sont aujourd'hui à la portée de tout le monde. C'est presque une révolution dans les mœurs. Une métamorphose s'est opérée dans la vie domestique. Le goût et l'habitude de la propreté se sont répandus; et la propreté, outre qu'elle contribue aux bonnes mœurs en consolidant les liens de la famille, ne laisse pas que d'élever l'âme, parce qu'elle donne à l'homme le sentiment de sa dignité.

Je pourrais encore choisir, dans une industrie du même genre, un exemple beaucoup plus moderne, puisqu'il est contemporain, et vous parler de l'accroissement de la puissance productive de l'homme dans la filature du lin. Le lin, comme le coton, se file aujourd'hui à la

il faudrait joindre une masse de cotons filés de 61 millions et demi de kilogrammes, d'une valeur de 175 millions de francs, près d'un million de douzaines de mouchoirs ou fichus; 1 million 733,000 douzaines de paires de bas, ou de chaussettes, ou de gants, ou de bonnets, et beaucoup d'articles divers en cotons purs ou mélangés d'autres textiles. Seuls, les articles mélangés en coton et laine feraient une valeur d'environ 57 millions de francs. Les exportations de l'Angleterre en articles de coton de toute sorte sont montées, en 1853, à 817 millions (valeur déclarée).

(*Note de la présente édition.*)

mécanique ; mais c'est une invention née d'hier. Napoléon, qui faisait grandement les choses, en industrie comme à la guerre, avait, vous le savez, proposé un prix d'un million pour cette découverte. Le prix ne fut pas gagné ou du moins décerné, sous son règne. Cependant on peut dire qu'à peu de chose près un de nos compatriotes, M. Philippe de Girard, l'avait mérité. Reprises par d'autres mains, ses tentatives ont été amenées à perfection : l'Angleterre compte déjà cinq à six cents filatures de lin à la mécanique. La France aussi en possède quelques-unes, et ne peut manquer d'en avoir bientôt un grand nombre. Voyons maintenant quel est, dans cette industrie, le changement survenu dans la force productive de l'homme. On file le lin à peu près par le même procédé que le coton. Une personne suffit à soigner 120 broches. Une fileuse à la main, comme nous en avons encore beaucoup, particulièrement dans la Bretagne, fait à peine dans sa journée l'ouvrage d'une demi-broche. Par conséquent, dans l'opération de la filature du lin, la puissance productive s'est accrue presque subitement dans le rapport de 1 à 240 (1).

Ces exemples, Messieurs, prouvent combien les inventions mécaniques peuvent concourir à réaliser les conditions matérielles de la liberté humaine. On pourrait citer des découvertes physiques ou chimiques de la même fécondité.

Je ne résiste pas au désir de mentionner, comme complément de la démonstration que je poursuis, un autre exemple pris dans un nouvel ordre de faits, dans les voies de transport. Il se construit en ce moment aux États-Unis un chemin de fer, qui aura 15 myriamètres, spécialement

(1) Depuis 1841, cette industrie s'est perfectionnée encore, de manière à élever la proportion mentionnée ici.

(*Note de la présente édition.*)

destiné à transporter, des sources de Schuylkill à Philadelphie, un charbon de terre qu'on emploie aux usages domestiques et manufacturiers (l'anthracite). D'après les dispositions qui sont prises déjà, une locomotive y suffira pour traîner communément 200,000 kilog. d'anthracite. La locomotive étant desservie par un mécanicien et un chauffeur, ce sera, avec le garde du convoi, trois hommes strictement exigés pour le service, et un homme représentera sur ce chemin la traction de 66,667 kilog. Combien en faudrait-il pour le même transport, si les États-Unis étaient encore à cet état d'industrie où les Européens trouvèrent non-seulement les peuplades américaines les plus sauvages, mais même les habitants déjà passablement civilisés du Mexique, parmi lesquels vous savez que l'on portait à dos d'homme toutes les marchandises ? En comptant 30 kilog. par portefaix, ce qui est un fardeau plus qu'ordinaire, il en faudrait 6,667 pour faire le service d'une pareille locomotive, et par conséquent 2,222 hommes là où il n'y en a plus qu'un seul. Mais comme la machine marche trois fois plus vite qu'un homme, en la supposant animée de la moindre vitesse en usage sur les chemins de fer, il convient de multiplier ce chiffre par 3, ce qui porterait à 6,667 hommes l'armée, le mot n'est pas trop fort, qui serait requise pour faire la besogne qu'accomplit aujourd'hui (ou qu'accomplira demain) sur ce chemin, sans effort, un homme seulement. En d'autres termes, la puissance productive de l'homme comparativement à ce qu'elle était dans une société, qui était civilisée, s'est accrue, au moyen des perfectionnements successifs dont la locomotive forme le couronnement magnifique, dans la proportion de 1 à 6,667 (1). Il importe cepen-

(1) Aujourd'hui (1854), la puissance des locomotives est devenue plus

dant de faire une remarque qui s'applique à l'exemple des locomotives plus qu'au précédent, mais qui cependant trouverait son application dans une certaine mesure partout : Le capital engagé dans les chemins de fer est énorme, et le moteur que l'homme y manie est très-dispendieux d'alimentation et d'entretien. Comme il est nécessaire de couvrir toutes les dépenses de la machine, et de plus les frais de réparation du chemin de fer, et encore les frais généraux de l'entreprise, et enfin l'intérêt du capital engagé, on voit que les produits du chemin de fer ne sauraient être tous, à beaucoup près, répartis entre les personnes qui concourent directement au service du transport ; mais quelque prélèvement que l'on opère, il reste toujours de quoi rétribuer largement ce service. Et quelle comparaison pourrait-on faire entre le sort d'un misérable ployant sous le faix, et celui du mécanicien qui dirige et maîtrise à son gré l'admirable machine locomotive. L'un est abruti sous le poids de sa tâche, l'autre remplit une œuvre dont, à bon droit, il peut être fier, et où c'est son esprit, bien plus que sa force musculaire, qui est mis en jeu.

Si, pour prendre des termes de comparaison moins éloignés, on établissait le parallèle entre les chemins de fer, en partant des données précédentes, et l'industrie du roulage, telle qu'elle existe en France sur nos bonnes routes, on trouverait, en tenant compte de la dif-

grande encore qu'en 1841 ; on peut, sans exagérer, dire qu'elle a au moins doublé. Une bonne locomotive aujourd'hui traîne sur des pentes favorables 550 tonnes de charbon, et on espère aller à 540, à 600 même. Il en résulte que, si l'on envisageait les machines qui sont ou peuvent être employées aujourd'hui sur le chemin du Schuylkill, ou celles qu'on prépare pour les voies de fer de l'Europe les plus perfectionnées, on arriverait à des résutats plus surprenants encore que ceux que je constatais en 1841, au moins dans le rapport de 1 à 2 et presque de 1 à 3.

(*Note de la présente édition.*)

férence de vitesse, qu'il faut environ 70 de nos charretiers, avec leurs chevaux et leurs voitures, pour chacun des hommes employés directement au service du transport sur le chemin de fer : ce qui revient à dire que, sur le chemin de fer, la force productive de l'homme, appliquée à l'industrie des transports, est cent fois plus considérable que sur les routes de France.

De tous les faits et de tous les exemples que je viens de dérouler ici, Messieurs, nous sommes en droit de tirer la conclusion, que les progrès de l'industrie promettent d'une manière générale une grande amélioration au sort de tous les hommes. Il faudra du temps, sans doute, pour que cette amélioration soit réalisée, car il en faudra pour répandre les nouveaux procédés et les mettre partout en activité ; il en faudra pour acquérir, par notre travail, les capitaux considérables qu'exige préalablement leur mise en œuvre. Il en faudra beaucoup aussi pour qu'une multitude de découvertes, qui restent à faire, soient, même à moitié, en notre possession. Mais une chose est maintenant évidente : l'amélioration est infaillible avec l'aide du temps. Lorsque l'agriculture, par l'effet du développement de la puissance productive de l'homme, donnera, en retour du travail personnel d'un individu, plus de pain, plus de viande, plus de vin ; lorsque l'industrie des tissus fournira de même une beaucoup plus grande quantité de toiles, de draps, de cotonnades, de soieries, par tête d'homme appliqué au travail ; lorsque toutes les branches primordiales de la production auront suivi la même loi, il y aura des produits pour tout le monde, et chacun alors en aura une part convenable en échange de son labeur. Pour que la part afférente à chacun ne fût pas beaucoup plus grande qu'aujourd'hui, il faudrait que les hommes se fussent laissés aller à prolifier dans une proportion

qui fût égale à celle de l'accroissement des produits, ce qui est absolument inadmissible. Toutes les classes profiteront de cet accroissement de richesse, mais nulle n'en retirera autant de bienfaits que celle qui, de nos jours encore, semble déshéritée ; c'est un point sur lequel on est heureux de fixer ses regards, et pour lever les doutes que vous pourriez avoir à ce sujet, j'aurai bien peu de chose à ajouter, je n'aurai qu'à vous engager à comparer le spectacle qu'offre la société actuelle avec celui que présentaient les sociétés de l'antiquité, particulièrement en ce qui concerne le grand nombre.

Il y avait dans l'antiquité un nombre immense de malheureux tellement dénués, que la vie d'un pauvre ouvrier de nos villes leur eût paru un Élysée. C'est que les sociétés antiques étaient extrêmement pauvres dans leur ensemble et qu'il s'en fallait de beaucoup qu'elles eussent de quoi donner à chacun seulement l'ombre du bien-être. Je n'ai certes pas le désir — Dieu me préserve d'une pareille pensée ! — de déprécier les Romains : mais il me semble qu'on leur a prêté une vertu à laquelle ils ne songeaient guère, en leur faisant un mérite d'un genre de vie qui leur était imposé par la nécessité. On vante dans les Cincinnatus et les Fabius la frugalité de leur nourriture et la simplicité de leurs vêtements : on admire dans les dictateurs de Rome qu'ils maniassent la charrue de leurs mains ; dans ses consuls, qu'ils fussent occupés à préparer leurs repas en faisant cuire une poignée de légumes, lorsque les ambassadeurs samnites venaient humblement traiter avec eux. Si c'étaient là des titres à l'admiration, je ne vois pas pourquoi nous n'admirerions pas aussi les chefs des tribus de la Nouvelle-Zélande et les roitelets des peuplades nègres des côtes de l'Afrique. La gloire des grands citoyens de Rome est autre : elle consiste dans leur dévouement à

la patrie, dans leur soumission à la loi, dans leur sentiment d'abnégation, bien plus que dans leur abstinence matérielle. L'abnégation, le sacrifice, l'effort heureux sur soi-même, voilà, Messieurs, ce qui fait les héros.

De même, si dans nos sociétés modernes, il y a beaucoup de privations et de souffrances matérielles, quoique assurément il y en ait beaucoup moins que par le passé, c'est que la production n'est pas suffisante pour donner le bien-être à tout le monde. Cette insuffisance elle-même dérive de plusieurs causes, parmi lesquelles il en est qui appartiennent à l'ordre moral; mais l'économie politique en voit particulièrement l'origine dans notre impuissance industrielle, c'est-à-dire dans l'imperfection soit des instruments de travail, soit des hommes qui les emploient, dans le défaut de culture de leur esprit et dans l'inhabilité de leurs doigts; soit encore dans l'insuffisance de nos découvertes, soit enfin dans la pénurie des capitaux par rapport à ce qu'il en faudrait pour appliquer généralement les inventions utiles. Mais à mesure que toutes ces causes d'infériorité s'effaceront, à mesure que les instruments perfectionnés déjà connus se multiplieront et que de nouvelles méthodes de plus en plus parfaites seront inventées, à mesure que des capitaux nouveaux seront créés et mis en œuvre avec intelligence, à mesure que l'éducation redressera la maladresse et l'ignorance, on verra les souffrances matérielles disparaître graduellement et dans la même proportion. Ce n'est pas à dire pour cela que jamais la terre devienne un paradis terrestre, et qu'un jour doive jamais luire où l'on n'y versera plus de larmes. Il coulera des larmes sur la terre tant qu'il y aura des hommes; mais dans l'avenir la misère matérielle en fera couler beaucoup moins.

Il y a une grande différence entre les sociétés de l'an-

tiquité et les sociétés modernes, telles que le christianisme les a faites. Si du temps de Périclès, du temps d'Aristote, du temps de Jules César, par un de ces coups de théâtre, comme il n'y en a que dans les *Mille et une Nuits*, la puissance productive des sociétés eût été tout à coup décuplée, centuplée, il est possible que tout le monde n'eût pas profité de cet accroissement de richesse; tout porte à croire même que le partage en eût été fait d'une manière fort peu équitable, que la multiplication de la puissance productive n'eût guère servi qu'à susciter de nouveaux Lucullus. Mais aujourd'hui une répartition aussi inique serait impossible, et c'est pour cela que les hommes qui aspirent à voir changer la condition des classes nécessiteuses, doivent se proposer pour but le développement de la puissance productive des sociétés.

Les peuples anciens n'avaient pas, comme nous, reçu, pendant dix-huit siècles, l'initiation des principes évangéliques sur la fraternité humaine. Le paganisme n'apprenait pas aux hommes à s'aimer et à s'estimer, tous sans exception. Aristote, ce puissant génie qui a deviné tant de secrets de la nature, que l'observation a confirmés depuis, enseignait au contraire qu'il y avait la nature libre et la nature esclave. Aujourd'hui, grâce à cette préparation chrétienne de dix-huit siècles, le genre humain en est arrivé à se regarder comme une seule famille; l'idée des devoirs réciproques s'est répandue; chacun a pris conscience de la dignité d'autrui; le sentiment de la fraternité universelle a passé de l'Évangile dans la politique, et il a été inscrit dans nos constitutions sous le nom de l'égalité.

La conclusion, Messieurs, c'est que les améliorations que l'industrie prépare, et les bienfaits qu'elle promet, profiteront à toutes les classes de la société. A cet

effet seulement une condition est, avant tout, à remplir; il faut que tous, tant que nous sommes, nous nous rendions dignes, par nos sentiments et notre moralité, des promesses dont nous ambitionnons l'accomplissement, que nous élevions notre âme à la hauteur des destinées qui nous attendent.

TROISIÈME LEÇON.

Examen des objections élevées contre cette assertion, que l'intérêt de la société réclame l'accroissement de la production, et contre celle-ci, que la production augmente réellement.

Messieurs,

Les idées que j'ai développées, dans la dernière leçon, sur l'accroissement de la puissance productive de l'industrie, rencontrent depuis longtemps des objections qui ne manquent pas de gravité et qui comptent un assez grand nombre de partisans. Parmi ces objections, il en est deux qui me paraissent résumer toutes les autres; je vais aujourd'hui les discuter avec vous.

La première et la plus générale est celle-ci : Vous voulez augmenter indéfiniment la production; mais l'excès de production est la cause presque constante des crises et des catastrophes qui fréquemment bouleversent l'industrie. Ignorez-vous que l'excès de production a vingt fois ruiné les fabriques anglaises? Ne savez-vous pas que nos propriétaires de vignes regardent parfois une récolte abondante comme un fléau? Vous ne tendez donc qu'à aggraver le mal.

Telle est l'objection, et elle n'est pas nouvelle. Il y a vingt ans qu'un député qui occupait dans l'administration une position élevée, M. Syrieys de Mayrinhac, proclamait à la tribune que la France produisait trop, que c'était là son plus grand malheur.

L'erreur fondamentale des hommes qui pensent ainsi est de conclure du particulier au général et de prendre pour la règle commune et universelle ce qui n'est qu'une exception et un accident. Sans doute, il peut arriver qu'un accroissement de production soit un mal. Il est certain que si une branche d'industrie augmente tout à coup ses produits dans une forte proportion sans que les autres se mettent à l'unisson, il peut, il doit même ordinairement en résulter pour elle une crise cruelle. Supposons, par exemple, que les manufactures de draps doublent d'une année à une autre leur fabrication, les prix de revient restant les mêmes. Si la richesse de la société ne s'accroît pas dans la même proportion, c'est-à-dire si les autres industries n'étendent pas leur production à peu près dans le même rapport, la fabrication des draps aura été excessive, et cet excès amènera des désastres; car les autres classes de la société, n'ayant pas créé plus de marchandises, n'auront conséquemment pas accru leurs ressources et ne pourront acheter plus de draps que par le passé; d'où il suit que la moitié de tout le drap fabriqué restera invendu entre les mains des fabricants, à moins qu'ils ne le donnent à moitié prix, ce qui serait une infaillible manière de se ruiner.

Ainsi, un accroissement de production, lorsqu'il est isolé, c'est-à-dire lorsque les autres classes de producteurs n'ont pas de leur côté accru dans une mesure semblable la masse des articles à échanger, peut être un mal, cela n'est pas contestable.

Mais d'où provient le mal? Uniquement de ce que,

tandis que les uns ont produit davantage, mais aux mêmes frais, les autres sont restés stationnaires, et n'ont pas créé les objets que les premiers eussent pu recevoir en retour de leur propre supplément de production.

Le mal, dans ce cas, ne prouve pas plus contre la fécondité d'un accroissement bien ordonné de la production, qu'il ne serait permis de tirer argument contre le commerce d'échange de ce que des spéculateurs ignorants ont pu parfois envoyer dans des pays éloignés des marchandises dont ces pays n'avaient aucun besoin. Il est arrivé un jour à des commerçants parisiens d'expédier une cargaison de patins vers la zone torride; que diriez-vous si quelqu'un prenait texte de là pour réprouver systématiquement les échanges?

De ce qu'un excès de production dans une branche solitaire de l'industrie peut avoir des conséquences fâcheuses, on ne saurait donc rien conclure contre un accroissement progressif et bien harmonisé de toutes les branches de la production.

Les produits ne se paient qu'avec des produits. Pour qu'un industriel puisse acheter ceux de ses voisins, il faut qu'il en ait créé lui-même, et c'est pour cela qu'une augmentation de la production, lorsqu'elle est isolée et spéciale à une branche d'industrie, peut tourner au détriment du producteur. Mais si, en même temps que vous suscitez vous-même une nouvelle quantité de produits, les autres en présentent de leur côté un supplément, votre production, à vous, ne sera point excessive, et vos produits, trouvant à s'échanger, s'écouleront avantageusement pour vous.

En thèse générale, il est donc moins exact de prétendre qu'une industrie a trop produit, que de dire que les autres n'ont pas produit assez.

Partout où il y a des hommes en grand nombre qui

sont mal nourris, mal logés, mal vêtus, il est évident que la production est insuffisante et qu'il y a lieu de l'augmenter afin de mieux nourrir, loger et couvrir la population souffrante. Si cependant l'on persistait à croire que dans une société ainsi faite il peut y avoir lieu de se plaindre d'une manière générale de l'excès de production, la conclusion légitime serait que, même en présence de la misère d'une partie des membres de la société, il peut être sage de jeter du blé à la mer, de brûler des étoffes, de démolir des maisons. Jusqu'à ce que j'entende dire qu'après avoir bâti des maisons on les renverse, qu'on fasse des feux de joie avec des étoffes et qu'on apporte en tombereaux le blé à la rivière, je m'obstinerai à croire que nous ne sommes pas sous le coup d'un excès de production.

Toutes les fois que dans une société il se trouve des hommes dans le dénûment, si ces hommes savent travailler et qu'ils le veuillent, le remède est tout entier dans l'accroissement de la production. Il faut seulement que la production soit réglée et harmonique ; je veux dire que l'ensemble des produits cadre avec l'ensemble des besoins de la société. Ces idées, au surplus, sont élémentaires et peuvent se passer de démonstration.

Supposez un législateur tombant dans une île, en face d'un million d'hommes qui n'ont ni nourriture, ni vêtements, ni maisons pour s'abriter. Que fera ce législateur? Il commandera aux uns de cultiver la terre; il mettra ceux-ci à tisser des étoffes; des autres il fera des maçons, des charpentiers, des menuisiers, et leur apprendra à bâtir des maisons. Bref, à chacun des besoins de la société confiée à ses soins, il opposera une création de produits.

De même, toutes les fois que nous nous trouvons en présence d'une société affligée du fléau de la misère, le

remède naturel, consiste dans un accroissement de la production; c'est pour cela que dans la société actuelle il faut produire et produire encore.

Le juste sens de cette conclusion, c'est qu'il faut accroître la puissance productive, afin que la quantité de produits que chaque homme fait rendre à son travail aille toujours en grossissant. De la sorte, il sera possible non-seulement de subvenir aux besoins les plus impérieux de chacun, mais encore, et à mesure que cette faculté grandira, l'industrie deviendra assez féconde pour qu'on cesse de voir la majeure partie des hommes courbée tout le long du jour sous le poids d'une tâche écrasante, et qu'il reste à tous, après le labeur, un peu de loisir pour cultiver leur intelligence et donner satisfaction aux besoins plus élevés de leur âme.

A ce sujet, il convient de se rendre compte des conditions dont l'accroissement de la puissance productive exige le préalable accomplissement. Il en est une d'abord, qui est immédiate et principale : elle consiste dans l'emploi de plus en plus étendu et généralisé d'instruments perfectionnés de production.

Mais l'emploi de ces instruments en suppose la possession, et on ne les acquiert que par l'épargne. C'est avec les fruits de l'épargne qu'on élève les manufactures, qu'on bâtit les ateliers, qu'on se pourvoit de machines de plus en plus parfaites et de matières premières. L'épargne n'est elle-même qu'un reliquat des produits du labeur antérieur; d'où il suit que l'usage des instruments perfectionnés dont nous parlons suppose que la société en soit arrivée à ce point, que le travail de ses membres ne soit déjà plus requis tout entier pour la satisfaction de leurs besoins stricts.

Telle n'était pas la condition des nations de l'antiquité; les produits y suffisaient tout au plus aux néces-

sités les plus urgentes, la consommation les engloutissait à peine échappés des mains des producteurs ; il en résultait qu'au bout de l'année il ne restait rien ou presque rien à consacrer au perfectionnement des moyens de produire, et, en conséquence, l'accroissement de la puissance productive était alors presque insensible.

Heureusement les sociétés modernes ont franchi ce pas. Après avoir satisfait aux besoins de leurs membres d'une manière bien plus étendue que celles du passé, quoique insuffisante encore, elles peuvent employer une masse imposante de ressources à améliorer les conditions de la production. Ainsi, par exemple, en France, l'État, qui n'est pas à lui seul toute la société et ne dispose conséquemment que d'une partie relativement peu considérable des revenus de celle-ci, consacre, depuis sept à huit ans, une centaine de millions annuellement à améliorer les voies de communication, qui sont des instruments très-avantageux à la production. Et je ne parle ici que de l'administration centrale : en outre, les départements et les communes dépensent pour le même objet de très-fortes sommes. Ce qui se fait ainsi par voie collective pour les voies de communication, les particuliers le font pour les manufactures, pour l'agriculture, en multipliant sans cesse les mécanismes qu'invente l'industrie humaine. Sans cesse de nouveaux établissements s'élèvent, sans cesse des procédés perfectionnés se substituent à des méthodes vieillies : chaque année, on accumule ainsi sous une forme productive, les épargnes, au grand avantage des années à venir.

Il s'en faut de beaucoup cependant que les sociétés modernes donnent à l'épargne tout ce qui pourrait lui être attribué, et qu'ainsi l'accroissement de la puissance productive acquière les proportions qu'il pourrait at-

teindre, et auxquelles, il faut l'espérer, nous le verrons un jour parvenir. Je vous ai déjà signalé le fardeau énorme qu'impose aux peuples de l'Europe l'attitude guerrière qu'ils ont systématiquement adoptée les uns vis-à-vis des autres, et je vous ai fait remarquer combien de millions il leur en coûte tous les ans pour tenir sur pied de grandes armées dans l'unique dessein de s'intimider, car personne n'a envie de faire la guerre. Un temps viendra où, grâces aux progrès de la raison publique, une partie des sommes englouties dans ce gouffre pourra être appliquée à des usages plus productifs et plus humains, et qui peut dire le développement que prendront alors la richesse et la prospérité des empires?

Mais si l'accroissement de la richesse productive est subordonné à ce que des économies aient été préalablement réalisées sur le travail des années antérieures, il ressort de cette vérité plusieurs conséquences qu'il n'est pas inutile de mettre en lumière.

La première, c'est que cet accroissement doit être successif et même lent, et qu'ainsi nous devons, tous tant que nous sommes, patiemment attendre.

Il en résulte ensuite ce grand enseignement, que le spectacle offert par les sociétés qui perfectionnent leurs instruments de travail n'est autre que celui de générations se léguant de l'une à l'autre leurs économies pour l'amélioration successive de leur condition : ce sont les pères s'imposant des privations au profit de leurs enfants ; ce sont les hommes du siècle qui s'écoule sacrifiant une partie de leurs plaisirs ou de leur bien-être, pour adoucir l'existence de ceux qui les suivront sur le chemin de la vie.

Ainsi, le progrès du genre humain, même en ce qui concerne le bien-être le plus matériel, se rattache à ce qu'il y a de plus élevé et de plus doux dans la destinée hu-

maine. Il dérive d'une source éminemment morale, et il y ramène : il repose sur l'affection qui unit les générations entre elles ; il consacre ce sentiment éternel de la famille qui lie le père au fils, l'ancêtre à la postérité.

Passons, Messieurs, à une seconde objection.

La première s'attaquait aux conséquences de l'accroissement de la production ; celle-ci nie en thèse générale les progrès de la puissance productive. Sans doute, on ne conteste pas que cette puissance augmente sur certains points ; mais on prétend que sur d'autres elle demeure stationnaire ou même s'amoindrit. Ainsi on avoue que, dans les arts mécaniques, elle suit un mouvement rapide de progression ; mais on soutient que, dans l'agriculture et spécialement dans la production du bétail, elle obéit à un mouvement rétrograde. En France, on appuie cette assertion sur des documents officiels.

Si l'on consulte, en effet, les derniers tableaux publiés par M. le Ministre du commerce, et notamment une Note sur les bestiaux, qu'il a fait distribuer récemment aux conseils généraux du commerce, de l'agriculture et des manufactures, on trouve que la France qui consommait en 1830, 394 millions de kilog. de viande, c'est-à-dire 12 kilog. 300 grammes par individu, n'en consommait plus, en 1840, que 379 millions de kilog., c'est-à-dire, en tenant compte de l'accroissement de la population, 11 kilog. 290 grammes par tête.

Ainsi, dans le bref délai de dix ans, l'ensemble de la consommation annuelle aurait éprouvé une diminution de 15 millions de kilog., et la consommation par tête aurait baissé de 9 pour 100.

Il est clair que cet abaissement de la consommation suppose un abaissement égal de la production.

Une vive controverse s'est engagée sur les résultats consignés dans la note ministérielle. On en a contesté

l'exactitude. Je conviens qu'en pareille matière la statistique n'est pas faite d'une manière irréprochable, quelque bonne volonté qu'y apporte l'administration supérieure. Il faut reconnaître cependant que les relevés produits par l'administration dans ces derniers temps ne sont pas les seuls qui indiquent une diminution dans la consommation de viande de boucherie. Des relevés statistiques dressés sous l'empire accusaient une consommation de plus de 13 kilog. par tête. L'uniformité de tendance dans les documents statistiques constitue une forte présomption en leur faveur. Cette conclusion est corroborée par une autre circonstance : si dans les campagnes il est difficile de se rendre compte du nombre et du poids des bêtes abattues, c'est au contraire très-facile dans les villes petites ou grandes, parce que la plupart sont soumises au régime de l'octroi, particulièrement pour les viandes de boucherie, et il est utile de remarquer que les populations urbaines sont celles qui mangent le plus de viande. Or les registres de l'octroi constatent pour la plupart des grands centres, et spécialement pour Paris, la décroissance de la consommation de cet article. Paris, que l'on pourrait nommer comme les musulmans nommaient Alger avant notre conquête, la *Bien-gardée*, Paris, on le sait, est sous la rigoureuse garde de l'octroi. Paris a une ceinture de murailles, et des barrières où veillent jour et nuit les préposés ; rien n'y entre qu'on ne le compte, le pèse ou le jauge. Les registres de l'octroi de Paris méritent donc une entière confiance. Or, d'après ces registres, la diminution de la consommation de la viande existe pour cette capitale à un degré bien autrement alarmant que pour l'ensemble du royaume. La consommation en 1789 (les murs de clôture existaient à cette époque) était de 74 kilog. par tête, en viande de bouche-

rie, c'est-à-dire de bœuf, veau, vache et mouton (1). En 1836, la consommation par tête était tombée à 49 kilog., ce qui serait une réduction d'un tiers.

Il est donc impossible de ne pas prendre en grande considération les relevés publiés par M. le Ministre du commerce, et de ne pas les tenir pour exacts en ce qui concerne une partie importante de la population, celle qui est réunie dans les grandes villes. Il paraît bien certain que la consommation de la volaille, du poisson et de la viande de porc a éprouvé une augmentation, mais cet accroissement est loin de compenser la réduction de la consommation en viande de boucherie, non-seulement au point de vue de la quantité, mais aussi au point de vue de la qualité, car celle-ci est justement considérée comme un aliment plus substantiel. Si de ces faits il fallait nécessairement conclure que la production du bétail ait diminué en France, ou, pour recourir aux termes dont je me suis servi en posant la question qui fait l'objet de cette leçon, qu'à l'égard du bétail notre puissance productive soit en décadence, ce serait hautement à déplorer pour la santé publique. Ce serait en outre, un malheur pour l'industrie nationale et la richesse du pays, car ce serait pour nous une cause d'infériorité dans le travail. Il est constant que la population ouvrière fait jusqu'à un certain point plus ou moins de besogne, suivant la proportion de viande qui entre dans son alimentation. Tous les observateurs atten-

(1) Les *issues* qui font à peu près 2 kilog. par tête d'habitant sont comprises dans ces quantités. Il faut remarquer que depuis 1789 la consommation du porc, du poisson et de la volaille s'est étendue dans Paris. Toutefois, cette extension est bien loin de compenser la réduction de la consommation de la viande de boucherie. La moyenne des neuf années, de 1841 à 1849, donne pour la consommation totale par tête en porc, marée, volaille et gibier, 18 kilog. 638 grammes.

(*Note de la présente édition.*)

tifs qui ont étudié l'état de l'industrie en France et en Angleterre s'accordent à dire que la supériorité que les ouvriers anglais possèdent à cet égard provient en grande partie de ce qu'ils mangent beaucoup de bœuf. Cette nourriture, chez eux, n'est pas seulement une habitude, la satisfaction d'un besoin ou d'un plaisir ; c'est presque devenu un point d'honneur : les Anglais ont, en effet, des chants nationaux dans lesquels ils célèbrent le rosbif de leur chère patrie (*Roastbeef of old England*).

On a fait, en France même, diverses expériences qui ne laissent pas le moindre doute sur ce point. Dans la maison de détention de Riom, où l'on occupait des détenus à polir des glaces, l'entrepreneur eut l'idée, il y a quelques années, de substituer à leur pitance accoutumée, qui était fort maigre, une nourriture où la viande entrait dans une assez forte proportion. Il en résulta que les prisonniers firent beaucoup plus d'ouvrage qu'auparavant. Je citerai encore, à ce propos, un autre exemple qui fit dans le temps une certaine sensation : on a établi à Charenton, il y a une vingtaine d'années, une forge à l'anglaise ; les directeurs (MM. Manby et Wilson) avaient fait venir des ouvriers d'Angleterre ; mais ils admirent en même temps dans leurs ateliers des Français, et ils veillèrent à ce ce que les premiers fissent l'éducation de ces nouveaux venus. Cependant les ouvriers anglais fabriquaient toujours plus que les autres, et ils ne manquaient pas d'en tirer une sorte de vanité nationale. On pensa que la différence des quantités de fer produites pourrait bien provenir de la différence de nourriture, et on prit des mesures pour que tous, Anglais et Français, se nourrissent également de viande. Au bout de peu de temps les ouvriers français avaient à peu près rattrapé les anglais.

Il serait donc grave, Messieurs, que la production de

la viande de boucherie en France fût décroissante et les symptômes qui indiquent cette décroissance méritent beaucoup d'attention, alors même qu'ils n'offriraient pas les caractères de la certitude. En ce moment les conseils généraux du commerce, de l'agriculture et de l'industrie font de cette matière l'objet de leurs délibérations, et probablement un projet de loi sera présenté cette année aux Chambres dans le but de porter remède au mal (1).

Mais en supposant que, sous ce rapport, notre puissance productive décline, il convient de croire que c'est un accident provenant de circonstances exceptionnelles. L'agriculture française, en effet, à raison de sa constitution, par suite d'un ensemble de causes complexes, contre lesquelles heureusement il est possible de lutter, se trouve dans un état d'infériorité par rapport à ce qu'elle devrait être, à ce qu'elle sera certainement un jour.

Pour vous mettre à même de mesurer l'exactitude de cette assertion, je vous citerai un rapprochement qui a été fait, il y a quelques années déjà, par M. Rubichon, entre la quantité de produits que rendent annuellement, en France et en Angleterre, mille familles agricoles. Je dois dire que M. Rubichon professe d'une manière absolue l'opinion, à mon avis fort erronée, que depuis 1789 la France est dans une voie de perdition et de décadence générale; mais M. Rubichon n'en est pas moins un écrivain consciencieux, et j'ai confiance dans les relevés qu'il présente. Voici donc quelques-uns des traits de la

(1) L'intention qu'avait alors le gouvernement de parer au mal, en ouvrant la porte au bétail étranger, resta sans effet. Le gouvernement lui-même n'y donna aucune suite : aucun projet de loi ne fut présenté aux Chambres. Les ministres redoutaient l'influence des ultra-protectionistes dans les Chambres, et ils n'osèrent pas risquer la bataille contre eux. Les droits sur la viande sont demeurés tels qu'on les avait établis sous la Restauration, jusqu'à la fin de 1853. (*Note de la présente édition.*)

comparaison qu'il trace entre la puissance productive de l'agriculture française et celle de l'agriculture anglaise :

Mille familles agricoles produisent annuellement suivant lui :

	En Angleterre.	En France.	Différence.
Chevaux.....	273	65	4 fois moins.
Race bovine..	1,230	203	6 —
Bêtes à laine..	11,000	1,043	10 —

Et il ne faut pas croire que ce que l'Angleterre obtient en plus d'un côté, elle l'ait en moins de l'autre. Le même auteur estime qu'à l'époque à laquelle se rapportent ces renseignements, les mille familles agricoles françaises donnaient seulement 40,000 hectolitres de grains, tandis que les mille familles anglaises en produisaient 56,000.

Enfin, pour apprécier tout ce qu'il y a de concluant dans cette comparaison, et pour être bien autorisé à en induire que notre production agricole est beaucoup moindre qu'elle ne pourrait être, il importe de remarquer que la superficie qu'exploitent mille familles agricoles est à peu de chose près la même en France et en Angleterre. Dans la partie des royaumes britanniques où l'agriculture est la plus florissante, c'est-à-dire dans l'Angleterre proprement dite et le pays de Galles, on compte vingt-huit cultivateurs par kilomètre carré (il s'agit de la population agricole en masse, hommes, femmes, enfants), d'après le recensement opéré dans le Royaume-Uni en 1831. Selon le recensement fait en France vers la même époque, on trouve dans ce dernier pays, par kilomètre carré, non pas exactement vingt-huit cultivateurs, mais un nombre qui en diffère assez peu, celui de trente-trois (1). Ainsi, à un sixième près,

(1) En estimant la population agricole, comme le fait M. Passy dans son mémoire sur le département de l'Eure, d'après le nombre des jeunes gens qui, lors du recrutement, déclarent être des cultivateurs.

le cultivateur français dispose d'autant de terrain que l'anglais.

Je ne vous aurais présenté qu'une esquisse trop incomplète de la question agricole qui nous occupe en ce moment, si je n'ajoutais que, à côté des relevés statistiques signalant une diminution de la production du bétail en France, il en est d'autres qui autoriseraient l'opinion opposée. Dans un bon nombre de départements, la production constatée du bétail augmente bien plus que la population et suit un mouvement ascendant aussi marqué que celui dont se glorifie l'Angleterre elle-même. C'est ce qui ressort, par exemple, d'un mémoire dû aux consciencieuses recherches de M. H. Passy, sur le département de l'Eure.

L'auteur a pris pour point de comparaison les années 1800 et 1837 (1). Voici quelques-uns des résultats fournis par ce rapprochement :

Il y avait dans le département de l'Eure :

	En 1800.	En 1837.	Accroissement.
Chevaux......	29,533	51,151	173 pour 100
Bêtes à cornes..	50,809	105,745	208 — 100
Bêtes à laine...	205,111	511,390	249 — 100

Je ne vous dissimulerai pas que, tout considéré, j'incline à donner plus de confiance aux relevés qui signalent l'accroissement de la production qu'à ceux d'où l'on a conclu la diminution de la consommation moyenne, et par suite celle de la production même. Je tiens pour incontestable l'abaissement de la consommation moyenne dans les grandes villes, et notamment à Paris ; mais j'estime que la moyenne générale a pu s'accroître par l'élévation de la consommation dans les villages et dans les campagnes. Autrefois, il y a peu d'années encore, il y

(1) Il est digne d'attention que de 1800 à 1837, la population de l'Eure a très-peu augmenté, de cinq pour cent seulement.

avait des régions entières où les paysans ne mangeaient jamais de viande de boucherie, et où chaque famille se bornait à tuer un porc ou deux qu'on salait et dont on mettait un atome chaque jour dans la soupe. Cet état des choses se modifie quelque peu chaque jour.

Quelque opinion qu'on ait sur la question de savoir si la consommation et par conséquent la production de la viande en France et généralement sur le continent européen, est en croissance ou en diminution, il n'y a pas deux opinions possibles sur une autre question qui domine celle-ci : La production de la viande est insuffisante pour les besoins, elle quadruplerait qu'elle serait insuffisante encore ; car quadruplée, elle ne fournirait à la France d'autre ration que celle de Paris, où la consommation est loin de surpasser et même d'atteindre ce que prescrivent les règles de l'hygiène. La consommation moyenne de la viande aux Etats-Unis paraît être presque le double de celle de Paris.

Il est urgent de rechercher et de détruire autant qu'il sera possible les causes qui barrent ainsi la puissance productive de la France à l'égard du bétail. Ces causes sont diverses, et il en est peu dans le nombre qu'il faille considérer comme inexpugnables.

Une des plus actives, sans contredit, est le morcellement extrême qui s'est opéré dans la propriété, et surtout dans la culture du sol. Il est très-heureux, certes, qu'un grand nombre d'hommes parviennent à être propriétaires. C'est un gage de sécurité pour la société même. Mais la division de la propriété a amené la division de la culture, et celle-ci, lorsqu'elle dépasse un certain point (1),

(1) Un excellent mémoire de M. Hippolyte Passy (*Des systèmes de culture et de leur influence sur l'économie sociale*) a montré que la moyenne culture était tout aussi avantageuse, au point de vue de l'intérêt public, comme au point de vue de l'intérêt privé, que la grande culture.
(*Note de la présente édition.*)

ne peut donner que fort peu de bétail. Le code civil, qui est la cause de la division du sol par la loi de l'égal partage, me semble pourtant sur ce point être placé au-dessus de toute atteinte. Reste donc pour combattre la tendance à la division de la propriété territoriale et de la culture, la tendance à l'agglomération par acquisition successive; c'est une force qui n'est pas à dédaigner, car quel est le propriétaire qui ne s'arrondit pas autant qu'il lui est possible? Cependant, tel est l'amour de la terre chez les paysans qu'il faut s'attendre à voir indéfiniment une partie considérable du territoire français vouée à un morcellement excessif.

On ne peut méconnaître pourtant qu'il y a d'autres propriétés qui sont plus productives que des parcelles de terre. Telles sont diverses formes de la propriété mobilière. Il est à croire qu'avec le temps, si le respect pour les rentes sur l'État, par exemple, s'affermit dans l'opinion et s'impose au gouvernement, on verra s'amoindrir le prestige exclusif qui entoure la propriété territoriale. Ce sera une raison pour que certains détenteurs des menues parcelles de terre qu'on peut apercevoir partout, les cèdent à d'autres propriétaires pour acquérir de la rente (1).

Mais il existe bien d'autres raisons de l'infériorité de notre agriculture. Il faut convenir que jusqu'ici il a régné dans le pays une grande incurie à l'égard de ses intérêts.

(1) A la suite de la révolution de 1848, on sait qu'un nombre très-considérable d'ouvriers des villes sont entrés dans la rente en conséquence de la liquidation des caisses d'épargne, et il est remarquable qu'ils y soient restés. Le nombre des rentiers sur l'État ou au moins celui des inscriptions, qui au 1er janvier 1848 était de 291,808, s'élevait au 1er janvier 1849 à 747,744, et au 1er janvier 1850 à 846,330. Au 1er janvier 1853, c'était tombé à 725,190; mais un an après on était remonté à 785,243. On a vu par l'emprunt de 1854 que cette valeur avait la sympathie populaire. Un mouvement pareil s'opère en faveur des actions industrielles, et il est vraisemblable qu'il s'étendra. (*Note de la présente édition.*)

On l'appelle le premier des arts dans les harangues officielles ; on ne tarit pas de paroles bienveillantes à son sujet ; mais combien nous sommes avares envers elle dans les colonnes du budget

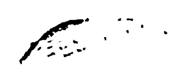
Depuis 1821-22, la France dépense des sommes considérables pour creuser des canaux ; elle a raison, les canaux sont des moyens de transport très-avantageux ; elle n'en a pas trop fait, elle a été trop lente à en faire. Mais si l'on examine quelles sont la nature et la destination de ces canaux, on voit que ce sont uniquement des voies ouvertes au commerce. Par cela même qu'ils sont profitables au commerce, ils le sont bien aussi à l'agriculture ; mais ce n'est qu'indirectement. Un des services les plus signalés qu'on puisse rendre à celle-ci, serait de faciliter l'irrigation par des canaux. Avec l'irrigation on a des prairies, et avec des prairies on élève du bétail. Eh bien, parmi les nombreux canaux votés depuis une vingtaine d'années, votés par des chambres composées en majeure partie de propriétaires fonciers, il n'y a pas un canal qui ait été spécialement entrepris en vue des intérêts agricoles, pas un canal d'irrigation ; et, par je ne sais quelle fatalité, on n'a pas encore essayé (1) de faire servir à cet usage ceux qui pourraient le plus aisément y être employés (2).

Si les canaux fournissent une preuve de notre indifférence pour les intérêts de l'agriculture, les chemins en offrent une autre. Les canaux sont des voies perfectionnées,

(1) Ainsi le canal du Rhône au Rhin, qui pourrait servir à arroser un assez vaste espace sur les bords du Rhin, ne fournit pas une goutte d'eau à cette destination, sinon sur un seul point, par une tolérance exceptionnelle.

(2) En 1846 enfin, parmi différents autres canaux, fut voté un canal de Saint-Martory à Toulouse, avec un ensemble de réservoirs à exécuter dans la vallée de la Neste. Cet ouvrage, à peine commencé, fut suspendu en 1848 ; on l'a repris depuis, mais faiblement et sur une moindre échelle.

(*Note de la présente édition.*)



mais dispendieuses (1) ; les chemins coûtent beaucoup moins cher. Nous avons bien, enfin, songé à doter nos campagnes de chemins vicinaux, et à tirer ainsi le cultivateur de l'état de blocus où la boue et les fondrières le tenaient pendant la moitié de l'année. Mais combien cette loi des chemins vicinaux a-t-elle d'années d'existence? Six ans à peine ; elle date du 21 mai 1836. Et encore, la loi est faite de telle sorte que ce n'est pas la communauté tout entière qui fait les frais de ces chemins ; c'est l'agriculture elle-même, de ses propres deniers, ou de ses propres bras par les prestations. En un mot, il n'y a pas sur les fonds généraux du budget un centime alloué aux chemins vicinaux; ces chemins sont établis et entretenus au moyen de centimes spéciaux, votés par les conseils généraux, et acquittés par la propriété, ou avec des journées de travail fournies par les propriétaires. Telle qu'elle est pourtant, cette loi a déjà rendu de grands services, c'est une des plus utiles qn'on ait faites depuis cinquante ans en France, où l'on en a fait quarante mille.

Ce sont là des causes réelles de l'infériorité de notre agriculture : il en est d'autres qui ne le sont pas moins; l'énumération en serait longue ; il suffira ici que je vous en signale quelques-unes.

Ainsi il est constant que nos paysans sont ruinés par les frais de justice, toutes les fois que la loi rend nécessaire l'intervention des tribunaux dans les partages de famille et lorsqu'il y a des mineurs. Notre code de procédure, qui rend ces dépenses obligatoires, est à reviser complétement sur ce point.

Jusqu'à présent on n'a pas assez compris en France que l'agriculture était finalement une sorte de manu-

(1) On peut estimer un canal exécuté dans des conditions très-favorables à 125,000 fr. par kilomètre, c'est dix fois ce que coûte une bonne route.

facture qui exigeait des capitaux, tout comme en exige une filature de coton ou une fabrique de draps ; rien n'est plus vrai cependant. Ce qui la rend si productive en Angleterre, c'est qu'on y considère la terre purement et simplement comme un instrument de travail de la même nature que ces fabriques et ces filatures, et qu'on a recours sur une grande échelle aux capitaux, pour l'exploiter par des moyens perfectionnés. En France, on compte apparemment sur le soleil ; c'est pourquoi, bien que notre soleil ait plus de force que celui des Anglais, l'agriculture est chez nous beaucoup moins féconde qu'en Angleterre.

Mais il faut bien dire aussi que chez nous le capital est plus rare que chez les Anglais. La prospérité du commerce et des manufactures de la Grande-Bretagne a rejailli sur l'agriculture. Développons nos manufactures, établissons leur succès sur des bases solides en les dégageant de la prétendue protection du système prohibitif de nos douanes, agrandissons par le même procédé notre commerce, augmentons la richesse intérieure en couvrant le pays d'un réseau de chemins de fer, abstenons-nous des révolutions qui dévorent les capitaux, et notre agriculture ne tardera pas à avoir un inépuisable réservoir où elle pourra prendre ce qu'il lui faut pour accomplir les améliorations que commande l'intérêt le plus pressant de la patrie.

Pour que les capitaux cependant arrivent aisément à l'agriculture par les voies de l'emprunt, il sera indispensable de modifier à fond notre régime hypothécaire, qui est préjudiciable aux emprunteurs parce qu'il n'offre pas assez de garanties aux prêteurs (1). Henri IV voulait

(1) On a parlé pendant vingt ans, de 1826, époque où Casimir Périer en prit l'initiative, jusqu'en 1848, de la réforme hypothécaire, sans prendre aucun parti. Le gouvernement impérial, dès son début, a pourvu à cette

que chaque paysan du royaume mît la poule au pot le dimanche, Sully disait : « Pâturage et labourage sont les deux mamelles de l'État. » Il faut que les pouvoirs publics et les simples citoyens se pénètrent de cette double maxime. Alors notre agriculture sera prospère et florissante comme celle de l'Angleterre ; elle le sera davantage, parce que notre sol est non moins fécond et notre climat offre plus de ressources. Entrons dans la bonne voie, Messieurs, et soyez certains qu'alors, au lieu de donner des arguments à ceux qui nient les progrès de la puissance productive des sociétés, l'agriculture française en fournira d'excellents à ceux qui espèrent en ce progrès pour l'amélioration du sort des classes nécessiteuses.

QUATRIÈME LEÇON.

Des machines et des services qu'elles rendent. Objections.

Messieurs,

Si l'homme était réduit, dans l'exercice des arts utiles, à l'usage de ses mains, son industrie serait bien peu de chose et les produits en seraient singulièrement bornés. Le travail de l'homme, est fécond à cause des nombreux agents mécaniques que son intelligence y fait concourir. Cette fécondité cependant a été signalée

nécessité par la création de la société du Crédit Foncier. Cette société n'est pas parvenue encore à rendre les services qu'on attendait d'elle ; mais c'est l'affaire d'un peu de temps. Il n'y a rien de surprenant à ce qu'on ne soit pas tombé du premier coup sur les combinaisons les plus efficaces.

(*Note de la présente édition.*)

comme un danger dans les sociétés modernes, en ce sens qu'on a poursuivi de vives critiques l'intervention de ces instruments. Après avoir discuté les objections élevées contre l'accroissement de la production en général, le développement naturel de notre sujet nous conduit à examiner celles qu'on dirige contre les machines.

Rendons-nous compte d'abord, en peu de mots, du rôle que jouent les machines dans les travaux industriels, de la manière dont elles contribuent à accroître la puissance de l'industrie. Les machines, auxquelles il faut réunir les outils, qui ne sont finalement que des machines moins complexes, les machines accroissent la puissance de l'industrie de deux manières générales : premièrement en rendant productives de plus grands effets les forces mêmes de l'homme, secondement en utilisant les forces aveugles de la nature.

Qu'il s'agisse, par exemple, de placer un clou ; il est clair que nous échouerions si nous tentions de l'enfoncer à coups de poing ; le marteau intervient comme agent intermédiaire ; il a reçu la force musculaire du bras, et, comme un organe supplémentaire formé d'une matière plus dure, il l'a transmise avec un effet que l'organe naturel n'eût point obtenu. Ceci donne une idée d'une première utilité des machines, et surtout des outils ; c'est le service le plus usuel que nous rendent ces derniers.

Ces instruments ont une seconde fonction qui a beaucoup d'analogie avec celle que je viens de signaler. Ils règlent l'usage de nos forces ; ils les conduisent selon un sens déterminé, sans les accroître, mais en les rendant capables de donner un résultat que, sans direction, elles auraient atteint beaucoup plus difficilement. Sous ce rapport, elles modifient nos forces et les multiplient en les utilisant mieux. Le rouet, par exemple, les fait servir à produire régulièrement un mouvement circulaire.

A l'aide de ce mécanisme, bien simple assurément, l'homme exécute, en se jouant, une œuvre qui exigerait des tours de force extrêmes s'il était réduit à l'usage de ses doigts.

De cette façon, les machines paraissent engendrer de la force par elles-mêmes ; mais ce n'est qu'un phénomène apparent. Le marteau et le rouet, dans les deux exemples que nous venons de citer, n'ont d'autre effet que de procurer un meilleur emploi de la force de l'homme. Loin de produire de la force, les machines les plus perfectionnées en consomment, et les mécaniciens estiment qu'une machine est très-bonne, quand elle utilise les trois quarts de la force naturelle qui lui est confiée.

Mais la plus grande utilité des machines, consiste en ce qu'elles nous servent à ployer à notre usage et à faire travailler à notre profit une force immense répandue dans la nature. Par les roues hydrauliques, nous avons converti en instruments de production les chutes d'eau, qui existent en si grande abondance sur toute la surface de la terre. Par les moulins à vent, nous avons fait de l'atmosphère qui nous environne un moteur presque indéfini. Par les machines à vapeur qui se sont tant répandues depuis cinquante ans, nous avons transformé en un travailleur d'une infatigable énergie un élément que nous pouvons susciter partout, selon notre gré, le feu. Car le premier nom des machines à vapeur était celui de *machines à feu;* pour le dire en passant, ce nom était plus exact et plus philosophique que celui qui a prévalu, puisque le feu qu'on emploie à vaporiser l'eau pourrait servir à développer la force élastique d'un autre liquide ou d'un gaz. On pourrait, par exemple, l'appliquer à dilater de l'air, et des hommes très-compétents croient qu'on y trouverait de l'avantage.

Quel que soit, au reste, le mode d'action des machines

dans l'industrie, elles ont toutes et constamment un même effet : par elles, un nombre déterminé d'hommes crée des produits plus abondants et moins coûteux qu'il ne saurait faire sans leur secours.

Certes, c'est là, en soi, un résultat vraiment grand et utile, et on ne conçoit guère comment on peut y trouver matière à plaintes et à récriminations. Cependant, on a discuté l'utilité des machines et on l'a niée. A l'occasion de crises passagères, auxquelles il ne faut pas contester que dans certains cas elles aient contribué, on leur a imputé tous les maux qui affligent l'industrie : on a dit qu'elles exagéraient la production, amenaient l'encombrement et provoquaient ainsi des catastrophes qui retombaient de tout leur poids sur la tête des industriels de tous les rangs. On a particulièrement articulé contre les machines un bien grave reproche, celui de ravir à l'ouvrier son travail et son pain. Les ouvriers eux-mêmes se sont coalisés contre elles : on a vu ceux qui ont tout le poids du labeur manufacturier faire la guerre aux auxiliaires qui venaient partager le fardeau avec eux, et dans plusieurs villes de fabriques les livrer aux flammes ou les briser. Des hommes généreux se sont rendus les interprètes de ces plaintes aveugles : ils ont écouté ces injustes colères et ont dressé un violent acte d'accusation contre les machines. Pour donner plus d'autorité à leurs paroles, quelques-uns se sont servis du nom respecté de Montesquieu et ont évoqué l'ombre d'un des hommes qui ont rendu le plus de services à la monarchie française, le grand ministre Colbert.

A la tête des économistes qui ont traité de ce point de vue la grande question des machines, se place M. de Sismondi. Cet écrivain, qu'anime d'ailleurs au plus haut degré l'amour des classes populaires, est arrivé ainsi à des conséquences diamétralement opposées à

l'intérêt de ces classes. Ses paroles sur les machines sont quelquefois et souvent éloquentes, mais presque toujours empreintes d'une exagération vraiment passionnée. Quand parut l'histoire de Napoléon par Walter Scott, monument de partialité, un judicieux critique fit observer que pour donner à cet ouvrage sa véritable valeur historique, il suffirait d'en changer le titre et de le nommer la collection des rumeurs mises en circulation par le cabinet britannique sur le compte de Napoléon Bonaparte et de la France impériale. Pour donner de même aux chapitres de M. Sismondi sur les machines leur vrai nom et leur vrai caractère, il faudrait les appeler l'exposé des accusations qui ont été proférées au commencement du dix-neuvième siècle contre le système manufacturier, alors à sa naissance.

Abordons ces accusations.

La première, celle qui les domine toutes, est celle-ci : Les machines privent les classes ouvrières de leur travail et par conséquent de leur subsistance.

Leur effet évident, incontestable, étant de rendre les produits plus abondants et moins coûteux, et partant d'enrichir, ce semble, la masse des citoyens, on comprend peu comment elles pourraient être une cause nécessaire de misère pour une classe en particulier, surtout s'il s'agit de la classe la plus nombreuse. Mais il faut considérer que, lorsqu'une machine est introduite dans une industrie, elle peut avoir pour effet immédiat de priver de leur travail une partie des ouvriers de cette profession. C'est arrivé mainte fois, momentanément. Généralisant ce fait accidentel, on est arrivé à en faire une sorte de loi inflexible à laquelle l'ouvrier ne pourrait se soustraire : « Si à l'aide d'une machine, dit-on, on fait avec un ouvrier la besogne qui exigeait auparavant le travail de dix, on en met neuf sur

le pavé. Ces neuf ouvriers iraient vainement chercher de l'ouvrage ailleurs, car l'art mécanique aura dû s'introduire dans tous les autres ateliers ; ainsi, ils ne trouveront nulle part à travailler et à vivre, ils rencontreront partout des malheureux privés comme eux de travail et de nourriture..»

Voilà, Messieurs, l'objection dans toute sa netteté : on ne m'accusera pas, je l'espère, d'en avoir diminué la force.

Cette objection pèche par plusieurs points essentiels, notamment en ce qu'elle suppose que le progrès s'accomplit partout à la fois, que l'introduction des machines a lieu brusquement, sans transition, dans tous les ateliers et dans toutes les industries en même temps. C'est là, cependant, une hypothèse gratuite. La gradation est dans la condition de toutes les choses humaines : elle a lieu particulièrement dans l'ordre de faits qui nous occupe ; elle est inévitable, parce que les inventions et les découvertes naissent par parties successives ; elle résulte aussi de la difficulté de se procurer les capitaux nécessaires à leur mise en œuvre ; elle provient enfin de la routine des industriels, de la résistance des intéressés, des préjugés du public, et de vingt autres causes.

Mais sans nous arrêter à ces observations préjudicielles, allons au fond de la question : examinons s'il est vrai, comme on le prétend, que les machines enlèvent à l'ouvrier d'une manière systématique son travail et sa subsistance.

Les faits, qu'il faut toujours appeler pour contrôler les raisonnements, renversent cette allégation. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer la marche de l'industrie depuis une cinquantaine d'années. Je citerai particulièrement l'industrie cotonnière ; parce que c'est une de celles que les inventions mécaniques ont révolutionnées

le plus profondément, et en même temps parce qu'elle est une des plus importantes de l'Europe.

En France, elle est à la fois une des plus considérables et des plus perfectionnées. Mais c'est en Angleterre que cette industrie éminemment intéressante a acquis les plus larges proportions.

Cherchons donc quel a été, sur le sort des ouvriers anglais, l'effet de l'introduction des machines dans la fabrication des articles en coton.

Il y a soixante-douze ans (en 1769), lorsque le célèbre Arkwright prit son premier brevet d'invention pour sa machine à filer, il y avait en Angleterre, d'après les documents officiels :

5,200 fileuses au petit rouet
et 2,700 tisseurs,
en tout 7,900 personnes occupées à la fabrication des étoffes de coton.

Le salaire qui leur était alloué s'élevait annuellement à la somme de 3 où 4 millions de francs.

Il y eut alors des coalitions et des émeutes contre la machine d'Arkwright et contre celle de Hargreaves dont les essais avaient devancé de deux ans ceux de l'heureux barbier. L'ingénieux inventeur lui-même eut bien des contrariétés à subir, bien des obstacles à vaincre. Il fit à sa machine plusieurs changements pour lesquels il prit successivement plusieurs brevets. D'un autre côté, la machine à vapeur de Watt, qui devait généraliser l'emploi du métier d'Arkwright, ne fut inventée qu'en 1774 : bref, ce ne fut guère qu'en 1776 ou 1777 que les filatures de coton mues par la vapeur commencèrent à se répandre dans le Royaume-Uni.

Or, en 1787, dix ans après, pas davantage, une enquête eut lieu par ordre du parlement, et il fut constaté, non-seulement que le nombre des ouvriers employés

dans les manufactures de coton n'avait pas diminué, mais qu'il s'était au contraire considérablement accru. Les relevés statistiques fournis par l'enquête portent qu'il y avait alors :

105,000 personnes employées dans les filatures
et 247,000 employées au tissage,

en tout 352,000 personnes.

C'était une augmentation de 4,400 pour 100.

Depuis cette époque, la mécanique s'est singulièrement perfectionnée : on a fait successivement la même besogne avec beaucoup moins d'ouvriers, et bien des travaux qui s'exécutaient à main d'homme ont pu être accomplis par la vapeur. Il aurait dû résulter de ces circonstances, dans le système des adversaires des machines, une réduction dans le personnel des ouvriers occupés au travail des cotonnades. C'est justement le contraire qui est arrivé. Les documents statistiques consignés dans le bel ouvrage de M. Baines sur l'industrie cotonnière (1) établissent qu'il y avait en 1833 dans le Royaume-Uni :

237,000 ouvriers employés à la filature et au tissage mécanique
et 250,000 tisserands à la main,

en tout 487,000 personnes employées, en 1833, seulement à la filature et au tissage des étoffes de coton.

En comptant les ouvriers occupés aux industries latérales, à l'impression des étoffes, à la fabrication des tulles et des broderies, à la bonneterie, et encore à d'autres opérations secondaires, M. Baines arrive au chiffre de 800,000 ouvriers.

Il convient de remarquer que ces 800,000 ouvriers

(1) *History of the cotton manufacture*. Londres, 1835.

nourrissaient, avec le produit de leur travail, des vieillards, des femmes, des enfants ; de sorte qu'on peut évaluer avec M. Baines à plus de 1,500,000, le nombre des personnes qui vivaient à cette époque, du salaire des ouvriers employés dans les manufactures de coton.

Mais M. Baines va plus loin. Comprenant avec raison dans ses calculs les mécaniciens qui construisent les machines et les réparent, les maçons qui bâtissent les fabriques, les menuisiers qui concourent à faire les métiers, il trouve ainsi un supplément de 100,000 ouvriers. Enfin, en tenant compte de toutes les professions qu'a engendrées ou développées l'industrie cotonnière, la mécanique qui devait, disait-on, ruiner les 7,900 fileurs ou tisseurs, témoins de la découverte des machines, a mis cette industrie sur un pied tel qu'en 1833 elle donnait la subsistance à 2 millions de personnes.

Depuis 1833, les mêmes causes ont continué de produire les mêmes effets. La mécanique a perfectionné et étendu ses procédés, les machines se sont variées, elles se sont multipliées dans une notable proportion, et le nombre des individus qui vivent de l'industrie des cotonnades en Angleterre n'a cessé de s'accroître. Je ne crois pas qu'il soit aujourd'hui inférieur à 2,500,000.

Que devient ici l'allégation, que les machines privent les ouvriers de travail ?

Quant aux salaires, ils ont haussé, et un accroissement aussi rapide du personnel est déjà une preuve d'aisance. En 1769 une fileuse gagnait 20 sous par jour, en 1787 elle gagnait 50 sous ; de même à peu près dans les autres branches de la fabrication des cotonnades.

Le capital dépensé en salaires en 1769 était, avons-nous dit, de 3 à 4 millions. D'après des calculs fort plausibles, M. Baines estime qu'en 1833 la somme totale employée en simple main-d'œuvre, non compris bien en-

tendu les bénéfices des fabricants, s'élevait à 455 millions pour les 800,000 ouvriers des manufactures, sans parler des maçons, charpentiers, mécaniciens, etc. (1). C'est, comme on voit, une progression énorme et, ce qu'il importe de remarquer, plus forte que celle qui est constatée pour le nombre des ouvriers (2).

Croyez-vous, Messieurs, que si Colbert vivait de nos jours et qu'il fût témoin de ces résultats merveilleux, il tiendrait le langage dont on se prévaut aujourd'hui, et que je dois vous faire connaître.

« Je cherche, disait ce grand ministre à un homme qui, ayant inventé une machine propre à faire avec un ouvrier le travail de dix, était venu la lui présenter, je cherche les moyens d'occuper le peuple suivant ses facultés, afin de le faire vivre doucement de son travail et non celui de ravir au peuple le peu d'occupation qu'il possède. Portez votre invention ailleurs. »

Pour vous montrer autrement le peu de fondement de cette objection, je vous la présenterai sous une forme spéciale qui vous sera familière. Ce fut un lieu commun de dire, lorsqu'il s'agit pour la première fois des

(1) Les salaires des maçons, charpentiers, mécaniciens, etc., sont évalués en outre par M. Baines à 76 millions.

(2) 3 à 4 millions à répartir entre 7,900 ouvriers, donnent pour le salaire moyen annuel d'un ouvrier, en 1769, 379 à 505 francs. 455 millions répartis entre 800,000 personnes donnent 563 francs par tête.

Depuis 1833 les salaires, après avoir éprouvé une baisse, se sont relevés, surtout depuis les heureuses réformes commerciales de sir Robert Peel, et le développement qu'a pris l'émigration à destination des États-Unis, du Canada et de l'Australie. Ils sont supérieurs d'un quart ou d'un tiers au moins à ce qu'ils étaient en 1833.

M. Baines estimait en 1833 la valeur annuelle des produits créés par l'industrie cotonnière à 850 millions de francs. La fabrication a pris depuis cette époque un tel accroissement que, malgré la baisse des prix, je supposerais qu'actuellement (1854) elle a doublé de valeur.

Le capital engagé en 1833 était, selon M. Baines, de 850 millions au moins. Aujourd'hui il est beaucoup plus vaste. (*Note de la présente édition.*)

chemins de fer, que c'était sans doute une merveilleuse invention, mais qu'elle avait un grand inconvénient ; que, lorsqu'on aurait des chemins de fer, on ne saurait plus que faire des chevaux, et conséquemment des charretiers, palefreniers, conducteurs, etc. Cette objection a été répétée partout ; elle fut exprimée en Angleterre après le grand succès du chemin de fer de Liverpool à Manchester, qui fut le prélude de l'entreprise de tant d'autres. Je l'ai retrouvée au Mexique il y a six ans. Des spéculateurs entreprenants des Etats-Unis vinrent trouver le président Santa-Anna (le même qui a repris le pouvoir il y a quelques jours) et lui firent la proposition d'établir un chemin de fer de Vera-Cruz à Perote. Santa-Anna, après les avoir écoutés un instant avec curiosité, les congédia en leur disant : « Que voulez-vous que je fasse des muletiers et des mulets qui effectuent maintenant le service entre Perote et Vera-Cruz ? »

Or l'expérience a montré combien cette objection était vaine. L'Angleterre possède aujourd'hui un millier de lieues de chemins de fer (1). La plupart de ses grandes lignes de communication, desservies auparavant par des diligences, employaient un grand nombre de chevaux, car l'Angleterre est un pays où l'on a de tout temps beaucoup voyagé. A la place des chevaux on a

(1) A la fin de 1854, la longueur des chemins de fer livrés à la circulation dans le Royaume-Uni, représentait une longueur d'environ 13,000 kilom. Il y en avait de plus 8,000 kilom. de concédés, dont environ 1,500 en construction.

A la fin de la même année, le président des États-Unis, dans son message annuel, portait la longueur des chemins de fer américains livrés au public, à 17,000 milles, soit 27,200 kilom. Un grand nombre d'autres se construisaient.

Un rapport officiel consigné dans le *Moniteur* de février 1855, porte le développement des chemins de fer français livrés à la circulation, au 31 décembre 1854, à 5,000 kilom. Il y a de plus 5,000 kilom. en construction. (*Note de la présente édition.*)

maintenant des locomotives. Cependant, loin d'avoir diminué, le prix des chevaux a plutôt augmenté. L'explication de ce résultat est bien simple : les chemins de fer multiplient les voyages et les échanges dans une proportion considérable : l'établissement de ces nouvelles voies de transport a produit un tel accroissement dans les communications latérales, qu'il en est résulté de l'emploi pour plus de chevaux que n'en occupaient auparavant les routes.

Ainsi, Messieurs, cette assertion, que les machines font perdre à l'ouvrier son travail et son salaire, est contredite par l'expérience. Si parfois elle semble se trouver confirmée, ce n'est que dans quelques cas particuliers, accidentels, momentanés, qui fixeront notre attention, mais qui, loin de pouvoir être cités comme une règle, ne sont qu'une exception.

Quand on applique un procédé mécanique à la fabrication d'un produit, il s'ensuit généralement une économie de main-d'œuvre et par conséquent une diminution dans le prix de la marchandise. La baisse du prix amène nécessairement un accroissement dans la demande du produit ; cet accroissement est tel, que, pour se tenir au niveau de la consommation, les fabricants sont obligés d'augmenter le personnel de leurs ouvriers plus que l'emploi des machines ne tendait à le réduire. Ainsi, pour nous reporter aux termes de l'objection qui se trouve formulée plus haut, si un seul homme fait à l'aide d'une machine tel objet qui exigeait auparavant le travail de dix, la baisse de prix qui en sera la suite augmentera la consommation de cet objet à tel point, que non-seulement les dix premiers ouvriers resteront employés à côté de la machine, mais que bientôt d'autres encore y trouveront du travail et un salaire.

Telle est la règle que l'expérience a mainte fois dé-

montrée. Il suffirait, pour s'en rendre compte, d'observer la baisse énorme qui s'est opérée depuis une trentaine d'années dans le prix des cotonnades, ou de comparer ce que valait un manuscrit, avant la découverte de l'imprimerie, à ce que coûte aujourd'hui un beau livre.

C'est l'oubli de cette règle qui a suscité, dans le public, des adversaires aux machines. C'est pour l'avoir méconnue que des hommes généreux leur ont lancé l'anathème. Ils s'expriment, au sujet de la baisse des prix, qui résulte de l'emploi des machines, comme si c'était un fait sans importance pour la masse des consommateurs. Chose remarquable, ces mêmes écrivains, qui semblent revendiquer l'honneur d'être parmi les économistes les défenseurs des pauvres, raisonnent en cette affaire comme si la société était composée uniquement de gens opulents à qui une réduction considérable des prix soit indifférente.

M. de Sismondi dit, par exemple, que c'est un *léger inconvénient* de payer un produit *un peu plus cher*, et il attaque avec toute l'énergie dont il est capable le *bon marché*. Pour s'exprimer ainsi, il faut que cet écrivain si distingué, dont le cœur est si chaud, qui fait profession d'être dévoué à la cause populaire et pourtant ne court pas après une vaine popularité, ne se soit pas rendu compte de l'effet essentiel des machines. Payer un peu plus ou un peu moins cher peut être en effet un léger inconvénient ou un léger avantage ; mais, avec ces merveilleux agents de production, il est question de tout autre chose. Il s'agit de payer quatre fois, dix fois moins cher. Il s'agit, pour l'immense majorité des hommes, de consommer ou de ne consommer pas selon leurs besoins. Si M. de Sismondi se fût placé au point de vue de l'ouvrier qui aspire à se procurer certains articles, dont il attend un plaisir ou du bien-être, ou une utilité quelconque, et qui en est em-

pêché par l'élévation du prix, il eût compris qu'il ne faut pas regarder la cherté comme un *léger inconvénient.*

Quant à Montesquieu, il a eu à peu près la même pensée que M. de Sismondi en d'autres termes. Voici ses paroles : « Si un ouvrage est à un prix modéré et qui convienne également à celui qui l'achète et à celui qui le fait, les machines qui simplifieraient les manufactures, c'est-à-dire, qui diminueraient le nombre des ouvriers, seraient pernicieuses. » Montesquieu, en écrivant ces lignes, a dû ne penser qu'aux classes riches. Il ne songeait pas à la nécessité d'élever graduellement la condition des classes ouvrières des champs et des villes, en mettant à leur portée une multitude d'articles qui leur sont interdits. Il ne faisait pas attention à ceci, que de son temps rien ou presque rien n'était à un *prix modéré* qui *convînt* à ces classes. Alors en effet il pouvait convenir à une duchesse de payer un louis d'or l'aune telle étoffe de coton qui venait de l'Inde, presque autant que de la payer 15 sous. Mais en était-il de même de la femme de l'artisan qui était vêtue de bure, et qui, grâce à la réduction causée par les machines dans le prix *modéré* des indiennes, se pare aujourd'hui de robes élégantes que n'auraient pas dédaignées les grandes dames contemporaines du philosophe de la Brède ? Ce résultat peut-il être sans valeur aux yeux de l'homme qui comprend que la propreté de la personne contribue à la pratique des vertus de famille et au bien-être domestique, conditions positives du bonheur des États et de la cohésion des sociétés?

Montesquieu a joint aux paroles que nous venons de citer un commentaire qui montre au surplus que ce grand écrivain n'avait pas porté la puissance de sa méditation du côté de l'industrie, et qu'il se faisait une idée peut-être un peu frivole du rôle qu'y jouent les machines,

et des effets qu'il est permis d'en attendre dans l'intérêt des classes ouvrières, alors même qu'il réclamait pour celles-ci. Il dit au même endroit : « Si les moulins à eau n'étaient pas partout établis, je ne les croirais pas aussi utiles qu'on le dit, parce qu'ils ont fait reposer beaucoup de bras, qu'ils ont privé de l'usage de l'eau et fait perdre de la fécondité à beaucoup de terre. » On serait tenté de croire, en lisant ces lignes, que Montesquieu, quand il les écrivit, venait de perdre un procès contre quelque meunier de son voisinage. Les moulins ne consomment pas l'eau, ils la rendent; donc ils n'en privent pas la terre, et par conséquent ne lui font rien perdre de sa fécondité. Quant au reproche d'avoir fait reposer beaucoup de bras, J. B. Say y a victorieusement répondu, lorsqu'il a dit : « Nous voyons de nos jours moins de tourneurs de meules, mais nous voyons un plus grand nombre de négociants, de manufacturiers qui, aidés par de nombreux agents, font venir des produits de tous les pays de la terre, et les paient en produits de notre façon. » C'est en effet parce que les moulins à eau et d'autres inventions de ce genre ont affranchi l'homme d'un travail écrasant, qu'il a pu se livrer à des occupations plus conformes à sa dignité et plus utiles à son bien-être. C'est pour cela que l'industrie s'est agrandie, qu'elle a étendu ses opérations, qu'elle a fait alliance avec l'intelligence humaine, et qu'elle couvre aujourd'hui les mers de ses vaisseaux, les continents de ses produits et de ses monuments, pour le grand bien de l'espèce humaine.

En résumé, les adversaires des machines ont méconnu les résultats principaux de ces merveilleux instruments de production. Ils n'ont apprécié ni l'économie de la main-d'œuvre, ni la baisse qu'elle amène dans le prix des objets, ni l'accroissement que cette baisse imprime à la consommation.

C'est là cependant ce qui permet aux sociétés modernes d'étendre la production sans augmenter le labeur humain; c'est ce qui nous donne, à nous tous tant que nous sommes, le moyen de nous procurer pour une faible somme beaucoup de produits jadis réservés à un nombre infiniment petit de privilégiés. C'est de cette manière que le bien-être a été mis à la portée de tout le monde; c'est ainsi que les machines contribuent à réaliser pour la généralité des hommes, les conditions matérielles de la liberté et du progrès.

CINQUIÈME LEÇON.

Suite des objections présentées contre les machines. Continuation de l'exposé des services qu'elles rendent.

Messieurs,

Quelle que soit la fécondité de l'industrie moderne, les produits qu'elle fournit sont encore insuffisants, puisqu'il se trouve dans nos sociétés nombre d'hommes plus mal nourris, plus mal vêtus, plus mal logés, je ne dirai pas qu'ils ne le voudraient, mais que nous ne le voudrions pour eux-mêmes. Nous devons donc nous efforcer d'accroître la production et par conséquent faire bon accueil à tout ce qui doit contribuer à cet accroissement. Produire bien, produire beaucoup, produire à bon marché, c'est là un problème que toutes les sociétés ont intérêt à résoudre, mais dont la solution est impérieusement commandée à notre époque. Les machines préparent cette solution : c'est pour cela que, faisant

abstraction de toute considération accessoire et laissant à l'écart toute objection de détail, nous devons être partisans déclarés des machines et les défendre contre leurs détracteurs.

Ce n'est pas à dire cependant que les machines réaliseront l'idéal de la perfection sociale. Il n'est pas douteux qu'elles puissent donner lieu à des abus. Il s'est trouvé et il se trouvera encore des gens enclins à faire servir exclusivement à leur fortune personnelle ces agents énergiques de la production, disposés même à les convertir en instruments d'oppression et de misère pour les classes ouvrières. Mais que prouve contre une chose l'abus qu'on en peut faire, et de quoi l'homme n'abuse-t-il pas ? Au surplus, les effets d'une semblable cupidité ne sont pas à craindre autant qu'on le suppose : ceux qui tenteraient de s'y abandonner auraient à lutter contre le courant de plus en plus irrésistible de l'opinion et des mœurs, contre la puissance de la loi, contre la force même des choses.

Les machines sont destinées à répandre au sein des sociétés l'aisance et la richesse ; elles en fourniront un jour les matériaux par l'abondance des produits de toute sorte qu'elles provoquent. Mais, il y a longtemps qu'on l'a dit, la richesse n'est pas le bonheur. S'il y a du désordre dans les esprits, si les cœurs sont en proie à des désirs déréglés, si les croyances sont mortes, si les mœurs sont corrompues, ce sont des plaies que la richesse ne saurait guérir, des empêchements au bonheur qu'il ne lui est pas donné de faire disparaître. Le bonheur est dans l'harmonie des désirs et des jouissances, dans l'équilibre des besoins et des satisfactions ; il est enfin dans un certain état des âmes dont il n'appartient pas à l'économie politique de déterminer les conditions et qu'elle n'a pas mission de faire naître. C'est l'œuvre de la religion et de la philosophie.

Les adversaires des machines n'ont pas fait cette distinction. Voyant les cités manufacturières livrées à des misères morales, trop réelles, il faut l'avouer, et frappés des souffrances qu'engendre quelquefois la brusque apparition des machines, ils ont accusé celles-ci de tout le mal ; ils leur ont imputé les douleurs d'une situation qu'elles n'ont pas produite. En un mot, ils ont raisonné comme si les machines étaient responsables de l'état moral des sociétés, comme si les partisans de la science économique qui les recommande, mais qui ne signale en elles que des instruments de richesse, avaient jamais dit qu'elles suffisaient à faire la félicité du genre humain.

Revenons à la discussion des objections que l'on élève contre les machines.

On dit qu'elles rendent irrégulier le travail, qu'elles provoquent des alternatives d'activité excessive et de stagnation complète, qu'elles épuisent l'ouvrier de fatigue, pour le condamner ensuite à la misère pendant un temps plus ou moins long.

Les faits les plus évidents démentent ces imputations, et s'il est au contraire quelque chose à quoi les machines soient opposées par la vertu de leur propre nature, c'est cette situation même qu'on les accuse de provoquer. L'emploi des machines suppose généralement un établissement monté sur un grand pied, c'est-à-dire, de vastes ateliers, et des approvisionnements considérables en matières premières, de grands capitaux par conséquent employés à ces deux objets, notamment aux appareils mécaniques eux-mêmes. Que le travail vienne à être interrompu dans de tels établissements, le chef d'industrie se trouve aussitôt et du même coup grevé improductivement de l'intérêt de tout le capital engagé, sans parler des autres frais généraux. Pour éviter une aussi forte perte,

il maintiendra ses ateliers en activité autant qu'il le pourra ; il s'ingéniera et fera mille efforts dans ce dessein ; il travaillera sans bénéfice ; il fera plus, il travaillera à perte: en d'autres termes, il continuera de fabriquer et de vendre ses produits au-dessous du prix de revient, tant que le sacrifice sera moindre que l'intérêt de son capital, joint aux autres frais généraux qu'il serait obligé de supporter, et à la somme représentant la détérioration des machines, lesquelles, comme on sait, se dégradent dans le repos. Est-il nécessaire d'ajouter que, dans les industries qui n'emploient pas de machines, on suit de tout autres règles, et que, là, placés dans l'alternative de suspendre les travaux ou de travailler à perte, les maîtres congédient aussitôt les ouvriers?

Autre objection : les machines imposent à l'homme des travaux écrasants. Faible appendice d'un puissant appareil, petit engin lié à un engin immense, l'ouvrier doit se plier à ses allures, se prêter à la rapidité de ses mouvements, le suivre dans sa course incessante ; en un mot, il doit marcher, tourner, travailler autant qu'il plaît à la machine infatigable.

Pure rhétorique que tout cela. Si les machines ont un effet évident et incontestable, c'est d'alléger à l'homme le poids du travail, d'adoucir la loi rigoureuse qui lui fut imposée après sa chute, de lui épargner les travaux de force, de l'affranchir de ce qu'il y a de plus pénible dans l'œuvre industrielle. Que font-elles autre chose, en effet, que de discipliner les puissances aveugles de la nature et de les appliquer à des labeurs dont l'homme est ainsi dégagé ? Leur véritable rôle donc est justement le contraire de celui qu'on leur attribue. Ceux qui sont tombés dans cette erreur n'avaient qu'à jeter un regard sur les sociétés où les machines n'existent pas ; c'est là, qu'ils auraient vu l'homme écrasé de travail. Ils pou-

vaient, par exemple, se transporter par la pensée dans l'antique Egypte, au temps où les pyramides s'élevaient lentement dans les airs. Ils auraient aperçu combien d'efforts humains ces prodigieux monuments réclamaient chaque jour, quelle somme infinie de travail coûtait le moindre progrès de ces orgueilleuses constructions. Les blocs étaient apportés un à un à main d'homme : pour accomplir cette rude besogne on ne connaissait d'autres instruments que les bras et les reins des travailleurs s'assistant du levier. Si, de nos jours, il prenait fantaisie à quelque souverain de laisser à la postérité un pareil témoignage de sa puissance, l'œuvre s'accomplirait principalement à l'aide d'appareils que les ouvriers se borneraient presque à surveiller.

On impute encore aux machines de favoriser la longueur excessive de la journée de travail. Il est vrai qu'il s'est trouvé, en Angleterre et ailleurs, des manufacturiers qui l'ont prolongée outre mesure. Mais, d'abord, cette coupable tentative s'est-elle vue seulement dans les industries qui emploient les grands appareils mécaniques, ou dans toutes les industries indistinctement? Au surplus, il est un fait qui répond péremptoirement à ce reproche : au delà d'une certaine limite, d'ailleurs satisfaisante pour le chef de l'industrie, le travail de l'homme cesse d'être productif. L'expérience l'a démontré, en France comme ailleurs, et c'est aujourd'hui une vérité acquise. Ainsi l'abus que l'on signale n'a pas de raison d'être, et l'intérêt bien entendu des manufacturiers, autant que leur philanthropie, en garantit les classes ouvrières. J'ai reçu, il y a peu de jours, une lettre d'un des chefs de la fabrique de cotonnades de Wesserling (Haut-Rhin), qui est une des plus considérables de l'univers (elle occupe 4,000 personnes), et en même temps l'un des établissements les plus admirables que je

connaisse par les sentiments paternels des chefs à l'égard des ouvriers : « Depuis le 1er janvier 1841, me dit-on, nous avons réduit d'une demi-heure le travail journalier de la filature ; eh bien ! contre toute attente, le produit de nos métiers, loin de diminuer en proportion, aura augmenté d'environ 1/24. »

Les adversaires des machines n'ont pas borné là leurs accusations. Un des principes fondamentaux de la science économique est celui que Smith a exposé sur la division du travail : c'est une des vérités les plus utiles que ce grand esprit ait mises au jour. Les adversaires des machines ont, à leur occasion, attaqué la division du travail, qui favorise et provoque la découverte des procédés mécaniques. Médiocrement touchés des résultats qui en découlent, ils ont entrepris de prouver que rien n'était plus funeste à la classe nombreuse qui peuple les grands ateliers, et que pour elle c'était la dégradation intellectuelle et l'abrutissement. Cette thèse a été particulièrement soutenue par Lemontey, et il est juste de convenir qu'il est difficile de mettre plus de verve au service d'un paradoxe.

« Plus la division du travail sera parfaite et l'application des machines étendue, dit Lemontey, plus l'intelligence de l'ouvrier se resserrera... Tel homme est destiné à ne représenter toute sa vie qu'un levier ; tel autre, une cheville ou une manivelle. On voit bien que la nature humaine est de trop dans un pareil instrument...» Ailleurs il ajoute : « C'est un triste témoignage à se rendre, que de n'avoir jamais levé qu'une soupape, ou de n'avoir jamais fait que la dix-huitième partie d'une épingle. »

Comparant ensuite l'ouvrier au paysan, il représente le premier comme infiniment moins intelligent que le second. « Le laboureur, dit-il, que la variété des saisons, des sols, des cultures et des valeurs, force à des com-

binaisons renaissantes, reste un être pensant, etc. »

Lemontey va plus loin encore. On sait que quelques philosophes du dix-huitième siècle s'étaient épris de la plus grande admiration pour les sauvages. Les Hurons et les Iroquois étaient, à leurs yeux, les hommes libres par excellence. C'était parmi eux qu'il fallait chercher le type de la perfection humaine et sociale. Les paroles suivantes semblent empreintes de cette philosophie. « Le sauvage, dit Lemontey, qui dispute sa vie aux éléments et subsiste des produits de sa chasse et de sa pêche, est un composé de force et de ruse, plein de sens et d'imagination. » En conséquence, Lemontey met le sauvage aussi au-dessus de l'ouvrier des grandes manufactures.

Tout cela, Messieurs, est piquant, mais sans réalité. L'ouvrier des villes est plus intelligent que celui des campagnes. Cette différence, il faut l'espérer, s'effacera ; un jour l'agriculture aura des serviteurs doués de la même intelligence que ceux de l'industrie manufacturière, mais enfin tel n'est pas le cas aujourd'hui. Une observation attentive démontre même que chez les classes ouvrières le développement des facultés de l'esprit suit jusqu'à un certain point les progrès de l'industrie, qui dépendent eux-mêmes de la division du travail. Cette division du travail que l'on accuse de nuire à l'intelligence de l'ouvrier n'a jamais été poussée aussi loin que de nos jours : qu'on nous dise en quel temps les ouvriers ont atteint le degré de culture intellectuelle qui les distingue dans le nôtre. Il est fâcheux assurément de n'avoir jamais fait que la dix-huitième partie d'une épingle ; mais, en supposant que telle soit la condition de quelques hommes parmi nous, il serait bien plus fâcheux encore qu'ils fissent l'épingle entière et que la division des occupations n'existât point : car sans la division du travail la même somme d'efforts donnerait des produits dix fois,

cent fois moindres ; une misère affreuse serait le lot du grand nombre. Il est permis de douter qu'en une telle situation l'esprit de l'homme prît un brillant essor.

Quand on va au fond des choses, on voit d'ailleurs que la division du travail, en favorisant les inventions mécaniques, concourt directement à développer l'intelligence de l'ouvrier. En effet, dans l'œuvre industrielle où elles sont employées (cette observation a été faite par M. Charles Dupin) les machines accomplissent principalement les travaux de force et laissent à l'homme la part de l'adresse et de l'intelligence : il cesse d'avoir à fournir des efforts physiques disproportionnés à sa force, et qui l'écrasaient ; son rôle devient plus conforme à sa nature d'être pensant ; au lieu d'être le vassal et le serviteur de la matière, il s'en fait le surveillant ; ainsi que le disait M. l'évêque coadjuteur de Nancy dans une cérémonie industrielle, au moyen des machines, l'homme devient le contre-maître de la création, de simple manœuvre qu'il était auparavant.

Les adversaires des machines, qui les repoussent comme nuisibles au perfectionnement des sociétés et dangereuses pour les classes ouvrières, auraient bien dû se reporter par la pensée au milieu des nations de l'antiquité où ces objets de leur réprobation n'auraient certes pas blessé leurs yeux, et observer quel était alors le sort du plus grand nombre des hommes. L'histoire les leur eût montrés esclaves, c'est-à-dire avilis, méprisés, en proie à l'ignorance et à l'abrutissement, voués aux labeurs les plus durs et les plus grossiers, couverts de haillons et réduits à la plus misérable nourriture. Si, quittant ces tristes tableaux, ils eussent ensuite promené leurs regards sur les sociétés qui couvrent aujourd'hui l'Europe, ils auraient vu les ouvriers des campagnes et des villes vivant mieux, plus ou moins façonnés et polis par l'éducation, libres

enfin et égaux à tous devant la loi, grâce, en partie, à l'accroissement de la puissance productive des sociétés, c'est-à-dire à un ensemble de moyens à la tête desquels il faut placer les machines.

Qu'on suppose que les machines viennent à disparaître, et qu'on se demande quel serait alors l'état des classes ouvrières auxquelles, à ce qu'on prétend, les machines sont si funestes. Les gigantesques travaux qu'elles accomplissent retomberaient aussitôt à leur charge, fatalement. La plupart des hommes reprendraient la condition d'outil ou de bétail : c'est alors que tel individu serait destiné à ne représenter toute sa vie qu'un levier, tel autre qu'une manivelle, comme le disait Lemontey. La servitude deviendrait la loi du plus grand nombre, car il faudrait cent fois plus de bras pour moudre le grain, filer les textiles et tisser les étoffes, et ainsi des autres choses. D'où il suit évidemment qu'une faible minorité ne pourrait se maintenir dans un certain degré de bien-être qu'à la condition que la grande majorité fût assujettie aux privations les plus dures, c'est-à-dire esclave dans le sens rigoureux du mot.

Il résulte d'une analyse, que je crois exempte d'exagération, que la production de l'Angleterre représente le travail de 250 millions d'hommes. Pour rester au même point, il lui faudrait donc le labeur de 250 millions de travailleurs, si elle venait à perdre les machines, dans lesquelles je comprends ici les animaux puisqu'ils ne nous donnent qu'un concours mécanique. Ainsi, en supposant que, l'Angleterre fût privée du secours de la mécanique, elle n'y suppléerait qu'en asservissant une multitude d'hommes aussi nombreuse que la population de l'Europe. La production, dans ces circonstances nouvelles, avec cette effrayante armée de travailleurs dont on aurait dû faire venir du dehors les neuf dixièmes pour les

tenir dans l'esclavage, serait tout juste ce qu'elle est aujourd'hui, et si l'on trouve déplorable la condition des ouvriers qui peuplent présentement les ateliers de la Grande-Bretagne, que serait-ce, grand Dieu ! si leur part de produits devait être répartie entre 250 millions de travailleurs affamés ? Mais il est clair que l'entreprise serait impossible ; car le sol de l'Angleterre, qui nourrit assez difficilement moins de 25 millions d'habitants, ne serait jamais en état de fournir des subsistances à 250 millions, et l'Europe serait impuissante à lui fournir seulement le dixième de ces auxiliaires.

Pour se faire une idée de ce que peut être une société privée de machines, dénuée de ce puissant secours que le génie de l'homme a ravi aux lois du monde physique, il n'est au reste pas nécessaire de remonter jusqu'à l'antiquité ni de s'abandonner aux conjectures. Les nations de l'Asie en sont encore là : la mécanique y est dans l'enfance. Ces contrées que la riante imagination des poëtes nous a représentées sous de si riches couleurs, ces régions où le Pactole roule ses eaux chargées de paillettes d'or, où Golconde étale ses mines de diamants ; ce théâtre enchanté des *Mille et une Nuits ;* cette patrie des pachas et des nababs, elle porte presque partout l'empreinte, le stigmate de la misère. Le sort du plus grand nombre y est digne de la plus profonde pitié : le dénûment est son lot, l'abaissement sa destinée. C'est là que le travail est précaire, que l'ouvrier est voué à des labeurs écrasants et sans fin, que son intelligence est étouffée.

Il y aurait, je le crois, un moyen de réduire au silence les adversaires des machines : ce serait de les constituer arbitres souverains dans la question où ils ont prononcé cet imprudent verdict, et de leur proposer, puisqu'ils trouvent que les machines sont funestes, d'assurer eux-mêmes

la responsabilité de les supprimer. Ils reculeraient, soyez-en sûrs, devant l'application de leurs propres idées. Pas un n'oserait, s'il en avait le pouvoir, dépouiller le genre humain de ces merveilleux instruments qu'il a si laborieusement conquis. Au moment d'y porter la main, ils comprendraient les inévitables conséquences d'un pareil vandalisme. Mais, puisqu'ils ne voudraient pas détruire les machines existantes, pourquoi n'en laisseraient-ils pas établir de nouvelles? Les mêmes raisons ne militent-elles pas en faveur des unes comme des autres? Si les anciennes sont utiles, comment les nouvelles seraient-elles dangereuses?

Enfin, nous demanderons aux adversaires des machines par quels procédés ils entendent résoudre ce problème, dont la solution, disions-nous en commençant, est si impérieusement commandée à notre époque; l'amélioration du sort de la classe la plus nombreuse. Il ne faut pas s'y méprendre, nous sommes en présence d'une difficulté formidable : la production est insuffisante pour les besoins de la société, puisqu'il y a autour de nous des hommes en grand nombre, mal nourris, mal vêtus, mal logés. Que ceux qui repoussent les machines nous apprennent à l'aide de quel art inconnu ils comptent accroître la production et donner ainsi à ceux qui en manquent des aliments, des vêtements, un toit pour s'abriter. Ou il faut reconnaître que les machines sont nécessaires, indispensables, ou il faut proclamer que le désir d'amélioration dont l'espèce humaine est aujourd'hui possédée, même quand ce désir est accompagné de l'amour du travail, de la patience, du respect de la loi, est un désir insensé. Si les adversaires des machines prennent ce dernier parti, qu'ils se couvrent la tête de cendres et le corps d'un cilice, et qu'ils invitent les populations à les imiter. Mais alors il auront cessé d'être des

docteurs d'économie politique, ils seront devenus des prédicateurs. Dans ce cas, Messieurs, nous qui nous occupons d'économie politique, nous ne chercherons aucunement à les troubler; nous les laisserons suivre leur nouvelle vocation, mais nous resterons fidèles à la nôtre. Ils n'appartient pas à l'économie politique de morigéner les nations : elle a pour objet de déterminer les lois qui président à la création et à la distribution de la richesse; ceux qui se livrent à l'examen et à la discussion de ces lois doivent admettre que la richesse, c'est-à-dire le bien-être et le soin de la personne, sont choses permises et qu'il est légitime d'y prétendre. Or, les machines, encore une fois, sont incontestablement des instruments de richesse. A ce titre l'économie politique est tenue d'en recommander l'usage.

Il est, Messieurs, une dernière considération qui milite puissamment en faveur des machines et qu'en terminant je recommanderai à votre attention. Le peuple qui possède au plus haut degré le génie de la mécanique, c'est le peuple anglais des deux hémisphères, ce sont nos voisins d'Outre-Manche et les Américains du Nord. Quand on visite ces deux grandes nations, on est frappé du développement qu'a acquis chez elles la mécanique. Mais un autre spectacle aussi vous surprend et vous touche : les femmes y sont complétement affranchies des plus rudes travaux. Jamais vous ne les verrez, ni en Angleterre ni aux États-Unis, travailler dans les champs ou traîner des fardeaux. Ce fait évidemment n'est que la conséquence du premier. En France, rien n'est plus commun que de rencontrer dans les campagnes une pauvre femme ployant sous le poids d'une charge de blé ou d'une hotte de fumier. Si vous avez été dans les Pyrénées, vous en aurez aperçu qui rapportent du sommet des montagnes et des plateaux les foins, les gerbes de blé, et qui y remontent sur

leurs épaules, non-seulement l'engrais, mais la terre même que les pluies ont entraînée au fond des ravins. A Saint-Étienne on en voit qui battent le fer. Un si triste spectacle ne blessera jamais vos yeux en Angleterre ni aux États-Unis. Affranchie d'occupations incompatibles avec sa constitution délicate, la femme chez ces deux peuples a plus qu'ailleurs les avantages extérieurs de son sexe. Aux États-Unis, une des circonstances qui m'ont le plus étonné, c'est que depuis les bouches du Saint-Laurent, qui sont au nord vers le 50e degré de latitude, jusqu'aux bouches du Missisipi qui sont au 30e degré, je n'ai pas aperçu, si ce n'est parmi les noirs ou parmi les populations d'origine allemande ou française, un seul de ces êtres qui vraiment ne sont féminins qu'aux yeux du physiologiste et dont nos villes abondent, pas une de ces *virago* qui peuplent nos halles et nos campagnes. C'est une gloire pour la race anglaise d'avoir ainsi interprété la supériorité de l'homme, en lui réservant le monopole des travaux pénibles; c'est aussi une cause de moralité et de grandeur nationales, de bonheur public et privé, car la femme devient par là véritablement la compagne de l'homme, la mère de famille qui adoucit l'existence du père et qui élève les enfants.

SIXIÈME LEÇON.

De la suspension momentanée du travail qu'on a attribuée aux machines.

Les machines possèdent une grande puissance d'amélioration sociale : elles portent en elles le bien-être du

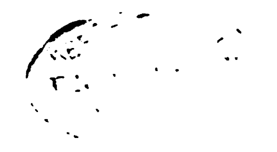
genre humain et avec son bien-être, plusieurs conditions essentielles de sa liberté, de sa dignité, de son progrès. Mais comme si c'était une loi universelle et fatale que le bien n'existe jamais sans le mélange du mal, les bienfaits qu'elles dispensent sont quelquefois précédés de souffrances qui, pour être transitoires, n'en sont pas moins cruelles. Je m'explique : Le travail est le patrimoine de l'ouvrier ; mais, pareil au possesseur d'un capital qui ne pourrait se donner en gage ni en échange, l'ouvrier, quand il est sans ouvrage, si d'ailleurs il n'a pu ou su économiser sur les produits du labeur antérieur, se trouve livré au dénûment et à la misère. Or, c'est parfois le premier effet des machines de priver d'emploi les bras de l'homme, du moins quand elles apparaissent à l'improviste et se répandent rapidement. Tel n'est pas, nous le savons, leur résultat ordinaire, et alors même qu'il a lieu accidentellement, ce déplacement ne saurait qu'être momentané, les ouvriers déclassés ne tardent pas à trouver de nouvelles occupations. Cependant le mal, s'il ne dure pas, peut sévir durement et signaler fort péniblement sa courte apparition au sein des classes ouvrières. On en a vu de tristes exemples dans un pays voisin, l'Angleterre. La France elle-même n'en est pas exempte. Quelques-unes de nos provinces en ont fait récemment la triste expérience, à la suite de la découverte de la machine à filer le lin (1).

Mais une hypothèse nous mettra mieux en état d'apprécier la difficulté qui peut résulter de l'introduction des machines dans l'industrie. Il est, à l'extrémité de l'Asie, un empire immense, couvert d'une population plus nombreuse de moitié que celle de l'Europe entière,

(1) Les femmes qui vivaient de ce travail, et c'était notamment un grand nombre des femmes pauvres de la Bretagne, se sont trouvées un moment réduites à un cruel dénûment.

c'est la Chine. Ce pays, vous le savez, est plein de choses surprenantes et étranges. Il possède une civilisation qu'on peut appeler florissante : nous admirons les produits de son industrie, par exemple, ses soieries et ses porcelaines. Mais sous un rapport essentiel il en est encore à l'enfance de la civilisation ; la mécanique y est ignorée, en ce sens qu'on n'y connaît guère d'autre moteur que la force de l'homme. La plupart des travaux que nous faisons exécuter par des agents naturels ou mécaniques y sont faits par des hommes armés cependant d'un curieux outillage. Les opérations de l'agriculture, que de temps immémorial l'habitant des régions occidentales du globe fait exécuter par des animaux, l'habitant de la Chine les accomplit lui-même à la sueur de son front. Or, ce peuple à qui Dieu, en le douant de tant d'autres qualités précieuses, semble avoir refusé le sens de la mécanique, se trouve en ce moment même engagé dans une grave collision avec la nation qui en a reçu le don au plus haut degré, et qui doit en partie à cette circonstance sa grandeur et sa puissance. Il semble que ce soit la lutte de deux génies contraires. Supposons, et l'hypothèse se réalisera peut-être plutôt qu'on ne pense, que l'Angleterre l'ayant emporté, les barrières qui ferment la Chine aux Européens soient renversées. On verrait bientôt comme une invasion de l'Europe, ou au moins de ses sciences, de ses arts et de ses procédés dans cet empire qui tente depuis si longtemps notre curiosité et nos désirs. Qui peut dire tout ce que l'Orient et notre Occident lui-même gagneraient à une pareille révolution ! Mais un des premiers effets de cet ascendant gagné par l'Europe serait l'adoption par les Chinois de nos appareils mécaniques.

Que ce grand changement vînt à s'accomplir avec rapidité, et une foule vraiment innombrable d'hommes



se trouveraient bientôt privés d'emploi et de subsistance. L'esprit s'épouvante de l'idée d'une aussi immense calamité.

Je me propose d'examiner aujourd'hui par quels moyens on a cherché à remédier au manque d'ouvrage, qui peut être le résultat des inventions mécaniques, mais qui peut aussi avoir d'autres origines.

Dans ce dessein, c'est l'Angleterre qu'il faut consulter en premier lieu. Vous connaissez les motifs de cette préférence : l'Angleterre est la nation la plus manufacturière du globe. C'est aussi le pays où la mécanique, provoquée par l'abondance des capitaux et la vivacité de la concurrence, a pris et prend journellement les développements les plus rapides.

La plus considérable des industries de la Grande-Bretagne est celle des cotonnades. C'est par là que nous procéderons à notre examen.

Cette industrie se compose de deux branches principales : la filature et le tissage. Le travail de la filature est fait entièrement par des machines ; mais il en est autrement du tissage. Une partie des étoffes de coton qui se manufacturent dans la Grande-Bretagne est tissée à la mécanique ; une autre partie, fort considérable, est fabriquée par des tisserands à la main (*hand-loom weavers*). La condition des ouvriers livrés à ce dernier métier est des plus déplorables : c'est dans des caves humides qu'ils travaillent; l'humidité paraît être une condition nécessaire du bon tissage. Pour tout dire en un mot, leur salaire n'est souvent que le quart ou le cinquième de celui des ouvriers des ateliers à la mécanique. Les métiers à tisser mécaniques sont aujourd'hui non-seulement inventés, mais portés à une grande perfection et chaque jour ils se répandent. Il semble que les métiers à main devraient disparaître ; il n'en est rien, le nom-

bre des *hand-loom weavers* ne diminue pas ; il tendrait plutôt à augmenter (1).

Le sort des tisserands à la main a éveillé une vive sollicitude dans la Grande-Bretagne. Le parlement s'en est ému ; à plusieurs reprises il a ordonné des enquêtes dans le but de porter remède au mal. Les commissions d'enquête ont été composées des personnes les plus éminentes par leurs lumières ou leurs connaissances pratiques. Tout ce que l'Angleterre compte d'hommes en état d'émettre un avis sur ce sujet y a été entendu. On y a discuté longuement la question qui nous occupe, des moyens de combattre les suites funestes du manque d'ouvrage parmi les populations. Les résultats des enquêtes ont été consignés dans de volumineux rapports. Ces documents sont donc pour nous du plus grand intérêt. Je vais tracer l'analyse succincte du rapport qui a été publié par les commissaires de la dernière enquête (2).

Justement frappés de la circonstance, que, malgré les désavantages flagrants de ce métier, le nombre de ceux qui s'y adonnent ne diminue pas et semble plutôt incliner à s'accroître, les auteurs du rapport commencent par rechercher les causes de cette tendance. Le tisseur à la main reste chez lui ; il se lève quand il veut, se couche quand il lui plaît et travaille à ses heures ; il n'est pas astreint à la discipline des ateliers, en un mot il est son maître. Cette indépendance a pour beaucoup d'hommes un irrésistible attrait. Telle est la première cause signalée par les commissaires. Voici la seconde : le tissage à la main exige infiniment peu d'apprentissage. On lit dans les annexes du rapport cette déclaration de maîtres tis-

(1) On n'en compte pas moins aujourd'hui (1841) de 250,000, ce qui représente, avec les enfants, les femmes et les vieillards, une population de 800,000 âmes.

(2) Ce rapport a été rédigé par M. Senior, dont tout le monde, en Angleterre et au dehors, apprécie les travaux d'économie politique.

serands aux commissaires, qu'il suffit de quelques heures pour apprendre à tisser à un homme intelligent. Tout ce qu'il y a en Angleterre d'ouvriers déclassés, d'individus sans emploi ou trop pauvres pour apprendre un autre métier, embrasse celui-ci. Une foule d'Irlandais qui, une fois passé le canal de Saint-Georges, s'estiment trop heureux d'avoir la mince existence des tisserands à la main, tant est profonde la misère de leurs frères d'Irlande, s'y précipitent pareillement. Enfin, une troisième cause mentionnée par les commissaires, c'est que les ouvriers qui se vouent à ce triste métier y peuvent utiliser leurs enfants.

Après ces préliminaires, suivis d'un tableau fidèle de la détresse des *hand-loom weavers*, le rapport arrive à la question des remèdes à appliquer à un si grand mal. Il s'agit de procurer du travail aux tisserands à la main, ou de faciliter leur passage à d'autres occupations. Les manufacturiers anglais n'ont pas de penchant pour cette classe d'ouvriers ; ils n'aiment pas à leur confier la matière première, le filé, parce qu'en effet les tisserands à la main en soustraient quelquefois. Les commissaires demandent une loi sévère contre les recéleurs de filés dérobés. Lorsque les enfants des tisserands à la main se présentent dans les filatures ou dans les grandes fabriques pour y être admis en qualité d'apprentis, les ouvriers de ces établissements se coalisent pour leur en interdire l'entrée, comme si ces pauvres malheureux appartenaient à quelque race maudite. Les commissaires conseillent, en conséquence, de refaire la loi contre les coalitions. Mais ce sont là des mesures d'une efficacité restreinte et, pour ainsi dire, locale, je pourrais ajouter pour quelques-unes, douteuse. Le rapport en indique d'autres d'une application plus générale, d'une vertu supérieure.

Toujours pénétrés de l'idée que le travail est le remède le plus efficace contre la misère, les commissaires demandent un accroissement du commerce d'exportation. Mais l'exportation n'est que le premier terme d'une équation dont le second est l'importation. Un peuple ne trouve à vendre ses produits à d'autres qu'à la condition de recevoir à son tour les produits de ces derniers. Par conséquent, les commissaires insistent sur la nécessité d'une modification libérale du tarif des douanes anglaises. Ils signalent comme particulièrement urgente la réforme de la législation des céréales. On sait que les blés étrangers sont frappés d'un droit énorme à la douane d'Angleterre : de là des conséquences d'une extrême gravité. D'abord la population paye le pain fort cher. C'est une taxe qui pèse lourdement sur les classes pauvres ; supprimez-la, et une multitude de familles se trouveront soulagées. Mais dans le rapport, on insiste particulièrement sur cette considération, que la législation en vigueur a amené de la part des pays qui cultivent les céréales, particulièrement des États du nord de l'Europe, des représailles rigoureuses. Les États riverains de la Baltique, trouvant les ports de la Grande-Bretagne fermés à leurs blés, ont refusé à leur tour d'accueillir les marchandises anglaises. Voilà le marché que les commissaires voudraient ouvrir aux fabriques de l'Angleterre. C'est surtout à cette fin qu'ils réclament la réforme de la loi des céréales, et en général celle du tarif des douanes (1).

(1) Depuis l'année 1841, où fut faite cette leçon, l'Angleterre a complétement changé son tarif des douanes. La législation des céréales a été l'occasion déterminante du changement, grâce aux efforts persévérants, courageux et habiles d'une association qui s'était formée sous le nom de Ligue pour l'abolition des lois sur les céréales (*anti-corn-law League*). Le principe de la liberté du commerce a été proclamé en 1846, sur la proposition d'un ministre, M. Peel, qui, longtemps, avait été partisan des

Les commissaires recommandent ensuite un autre remède, l'émigration. L'Angleterre poursuit, avec une résolution calme, une entreprise qui, sans que les autres peuples aient le droit de s'élever contre les moyens qu'elle emploie aujourd'hui, semble devoir la conduire à la domination du monde. Ses vaisseaux parcourent toutes les mers et touchent à tous les rivages; elle s'empare des plus belles positions stratégiques et commerciales lorsqu'elle les trouve vacantes, elle plante son drapeau dans les plus lointains parages et y verse l'excédant de sa population. Ses hardis enfants, comme autrefois les puînés des tribus normandes, s'en vont de par le monde, conquérant de vastes territoires; mais c'est pour y faire fleurir la civilisation libérale de l'Angleterre. Les commissaires sont d'avis qu'il serait utile d'exciter ce mouvement d'expansion, en aidant, par des encouragements spéciaux, l'expatriation des ouvriers pauvres. Ils ne se dissimulent pas, au reste, ce qu'un pareil moyen a de lent et de coûteux (1).

idées protectionnistes, mais auquel l'expérience avait ouvert les yeux, et qui, par sa conduite en cette circonstance, a rendu son nom immortel. Dès sa rentrée au ministère, en 1842, il avait préludé à la réforme par des actes importants. Les conséquences du changement ont été si manifestement heureuses qu'aujourd'hui la liberté du commerce rallie l'unanimité des Anglais. Un des plus remarquables effets qui se soient produits a été que l'exportation des marchandises anglaises, sous ce nouveau régime qui ouvrait le territoire britannique aux marchandises étrangères, a acquis un développement énorme. En 1842, le montant des exportations anglaises (*valeur déclarée*) était de 47,381,000 livres sterl. En 1853 et 1854, il a été d'environ 99 et 97 millions sterl. Jamais preuve pareille n'avait été donnée de cette vérité enseignée par l'économie politique, que les produits se payent avec les produits. (*Note de la présente édition.*)

(1) L'expérience a prouvé que l'émigration était pour l'amélioration populaire un instrument plus énergique et d'un effet plus prompt que ne l'avaient pensé les commissaires eux-mêmes. Elle s'accomplit sur une échelle qu'il semblait impossible de prévoir. Ainsi le nombre des émigrants, qui avait été en 1830 de 80,000, dix ans plus tard de 91,000, et qui en 1845 n'était monté encore qu'à 94,000, s'est élevé en 1847 à 258,000,

Enfin, ils proposent un dernier remède, l'éducation. Nous avons vu que cette malheureuse classe des tisserands à la main se recrutait principalement parmi les gens sans emploi, les désœuvrés, les fainéants, les membres infimes de la société. Donnez à tous ces hommes un état ; façonnez leurs doigts à des travaux plus utiles et plus lucratifs. Et surtout relevez leur moral ; inspirez aux enfants, si vous ne le pouvez pour les pères, ce sentiment de dignité qui fait que l'homme, en face de la misère, lutte courageusement pour s'y soustraire, et alors vous verrez le mal s'amoindrir de soi-même pour disparaître un jour.

Ici les commissaires ont oublié d'ajouter que l'éducation devrait être double et s'étendre aux maîtres comme aux ouvriers. Le manufacturier anglais ne paraît pas croire que l'homme qu'il emploie dans ses ateliers soit de la même nature que lui. Ce chef orgueilleux a besoin qu'on lui rappelle que le maître et l'ouvrier sont les en-

et a atteint 368,000 en 1852. Il est parti des ports du Royaume-Uni, dans les trente-neuf années finissant le 31 décembre 1853, 3,792,000 émigrants dont 2,120,000 depuis le 1er janvier 1846.

Circonstance bien digne d'attention, et faite pour convaincre même un incrédule de tout ce qu'on peut attendre du libre essor des intérêts privés, dans les pays où règne une moralité forte, c'est que cette immense émigration s'est faite sans que l'État s'engageât dans de grandes dépenses. Il s'est borné à instituer un mode de surveillance efficace sur les moyens de transport des émigrants. Des hommes de bien, animés d'une haute et religieuse philanthropie, se sont consacrés, avec un zèle et une abnégation admirables, à éclairer le gouvernement sur les abus qui se commettaient dans les navires d'émigrants et sur les moyens d'y remédier, et ils ont de leur personne accompagné les convois d'émigrants dans l'entre-pont des navires qui les portaient. Des femmes héroïques se sont associées à ces efforts. Les renseignements sur ce sujet, qu'on rencontre épars dans les dernières enquêtes parlementaires sur la colonisation, font le plus grand honneur à la nation britannique. On ne saurait trop recommander des actes pareils à la reconnaissance et à l'imitation des peuples civilisés.

(*Note de la présente édition.*)

fants d'un même Dieu. Il faut qu'il s'accoutume à respecter et à aimer ce frère déshérité qui gagne son pain de chaque jour à la sueur de son front (1).

Les commissaires me semblent avoir commis un autre oubli. Une foule d'Irlandais se jettent annuellement dans la classe des tisserands à la main, et aggravent ainsi cette plaie de l'Angleterre. Les commissaires auraient pu voir dans ce fait la preuve qu'une faute ne reste jamais impunie. La misère de l'Irlande, cette misère sans nom comme sans exemple, est l'effet des barbaries et des spoliations qui ont marqué la conquête anglaise; le poids de cette iniquité retombe aujourd'hui sur les enfants des conquérants. C'est en réparant ses torts envers l'Irlande que l'Angleterre remédiera, plus efficacement peut-être que par tout autre moyen, aux maux qui affligent une partie de sa population ouvrière; c'est là, ce semble, un des plus sûrs topiques contre la détresse des tisserands à la main (2).

(1) Depuis l'époque où cette leçon a été faite, les sentiments respectifs des classes qui sont en présence dans l'industrie, se sont beaucoup améliorés en Angleterre. (*Note de la présente édition.*)

(2) Depuis l'année 1841, la condition de l'Irlande s'est améliorée. Le parlement a réformé sur beaucoup de points essentiels la législation spéciale relative à cette partie du Royaume-Uni. L'agriculture y a été encouragée, comme au surplus dans la Grande-Bretagne proprement dite, par des avances de fonds. La liquidation des propriétés obérées y a été facilitée. Le respect de la loi protectrice des personnes y a été renforcé, de manière à attirer sur le sol irlandais des agriculteurs anglais ou écossais, qui apportassent avec eux les bonnes méthodes. A divers égards, on a rendu plus complète l'assimilation de l'Irlande à l'Angleterre. Enfin les Irlandais, cédant à l'aiguillon de la nécessité, se sont occupés eux-mêmes avec intelligence de l'amélioration de leur propre sort : ils se sont mis à émigrer. Un *exode*, c'est le nom qu'on emploie dans le pays même, s'est organisé; des hommes d'élite se sont transportés en Amérique, s'y sont voués à un travail opiniâtre et en ont envoyé le produit en Irlande pour servir au voyage de leurs parents et amis. Les sommes qui ont reçu et reçoivent tous les jours cette destination sont énormes. Dans un bon mé-

Mais l'Angleterre offre à notre examen une plus ample matière par sa législation sur les pauvres.

Cette législation est fort ancienne: telle qu'elle était encore il y a peu d'années, elle datait du règne d'Elisabeth qui, après plusieurs essais, la fixa par un statut de l'an 1602. Je vais vous rappeler les dispositions principales de cet acte célèbre.

En principe, la loi reconnaît que la société doit la subsistance à ceux de ses membres qui sont pauvres. Elle distingue deux sortes de pauvres, ceux qui sont incapables de travail et ceux qui sont valides. L'objet de la loi est de fournir des secours aux premiers et d'assister les seconds, en leur procurant autant qu'il le faut, de l'ouvrage. A cet effet est établie une taxe locale. Chaque paroisse l'acquitte, selon ses nécessités, et d'après la fixation qui en est faite par des inspecteurs pris dans son sein ; le produit en est exclusivement appliqué aux besoins de ses pauvres. La taxe est entièrement supportée par la propriété immobilière.

La taxe d'abord fut modique. Jusqu'en 1750 la somme déboursée pour les pauvres demeura au-dessous de 20 millions de francs par année. Mais vers cette époque l'industrie manufacturière commença à se développer en Angleterre, avec les avantages qui lui sont propres, mais aussi avec les dangers et les misères dont jusqu'à ce jour on n'a pu la dégager. En même temps éclatèrent la guerre contre la France (1756), la guerre contre l'Autriche (1757), celle contre l'Espagne (1762). Il en résulta de grandes perturbations dans les manufactures britanniques; le travail s'y trouva livré à de fréquentes oscilla-

moire sur l'émigration, qu'il a publié récemment, M. Horace Say rapporte que les remises faites dans ce but ont atteint dans une seule année (1852) 37,100,000 fr. On estime que les neuf dixièmes des émigrants du Royaume-Uni, aujourd'hui, sont des Irlandais. (*Note de la présente édition.*)

tions, les pauvres se multiplièrent; la taxe commença à s'élever. Puis vint la guerre contre les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, qui aggrava la situation : en 1775 la somme distribuée montait déjà à 37 millions pour l'Angleterre et le pays de Galles, seule portion du Royaume Uni où la taxe ait été en vigueur jusqu'à ces derniers temps (1). Quelques années plus tard, en 1793, en même temps que la mécanique prenait un rapide essor et que le travail manufacturier se développait avec une énergie croissante, s'alluma cette longue et terrible guerre contre la France, qui a fait verser tant de sang et englouti tant de trésors. A la fin du XVIII[e] siècle, le montant de la dépense était déjà de 100 millions. Enfin les mêmes causes continuant d'agir avec plus d'intensité, les guerres contre l'Empire ayant succédé aux guerres contre la République, et l'industrie de l'Angleterre, frappée par une formidable machine de guerre, le blocus continental, se trouvant ainsi dépouillée d'une partie de ses débouchés, la taxe continua de grossir à vue d'œil. Il fallut la maintenir telle quelle après la paix. En 1818, la somme répartie entre les pauvres de l'Angleterre et du pays de Galles, qui ne comptaient alors que 11 millions et demi d'habitants, atteignait 200 millions (2). C'était un budget qui seul eût suffi pour écraser certains peuples.

(1) L'Irlande n'a été soumise à la taxe des pauvres qu'après la réforme de 1834. La loi qui y a organisé ce régime d'assistance publique est de 1838. La somme distribuée en secours y a été, en 1849, de 55 millions. Elle a été moindre depuis.

En Écosse, l'introduction de ce régime est plus récente encore; elle date de 1845 seulement; les secours y sont montés pendant l'exercice 1847-48 à 12,400,000 fr.

Sur ce sujet, comme sur tous ceux qui intéressent l'économie publique de l'Angleterre, on consultera avec profit l'ouvrage de M. Porter, *Progress of the Nations*. *(Note de la présente édition.)*

(2) Ici, comme dans tout le reste de cet exposé, il faut, à la somme mentionnée, ajouter les frais de perception et ceux d'administration.

L'expérience avait d'ailleurs fait découvrir dans la législation des pauvres de notables imperfections. Il n'existait aucune unité dans l'administration des deniers provenant de la taxe. Chaque paroisse était à cet égard souveraine : elle ne relevait d'aucune autorité centrale et n'était soumise à aucun contrôle. De là de graves abus. Les frais de perception étaient énormes ; de nombreux gaspillages se commettaient ; une partie de l'impôt payé par la paroisse s'arrêtait en chemin et n'arrivait pas à sa destination. On avait, chose plus grave, dévié sensiblement dans la pratique des préceptes salutaires du statut d'Élisabeth. Ce statut reposait sur deux principes : d'une part la société devait fournir des secours aux pauvres, d'autre part ceux d'entre les pauvres qui étaient valides devaient à la société leur travail en échange de l'assistance qu'ils recevaient. Cette dernière partie de la loi était peu à peu tombée en désuétude. On en était venu à nourrir, des deniers de la paroisse, un nombre considérable de gens robustes qui se plaisaient dans la fainéantise. L'ouvrier inscrit sur le registre des pauvres était plus heureux que l'ouvrier qui gagnait son pain par son travail ; aussi le nombre des pauvres légaux allait-il toujours en augmentant. La loi des pauvres ainsi comprise et appliquée, au lieu des bons effets qu'elle avait produits dans les commencements, avait pour résultat d'imposer à la société une charge qui menaçait d'en excéder les forces ; elle favorisait dans les classes ouvrières de la nation le penchant à la paresse, elle altérait en elles le sentiment de la dignité humaine.

Lorsque le ministère de lord Grey eut accompli la réforme parlementaire à laquelle cet illustre homme d'État a attaché son nom, un de ses premiers soins fut de reviser les lois sur les pauvres. Les vices en étaient connus, les remèdes n'étaient pas difficiles à découvrir. On

a introduit dans la nouvelle loi le principe de la centralisation et du contrôle qui ne se trouvait pas dans l'ancienne, et on est revenu au principe du travail dont on a fait une condition expresse pour les personnes valides. Une commission centrale veille à l'exécution de la loi et pourvoit à ce qu'il n'y ait pas, comme par le passé, plus d'avantage à vivre de la taxe des pauvres que de son travail. A cet effet, tous les ouvriers valides, qui réclament les secours de la paroisse, sont renfermés dans des maisons de travail (*work-houses*), et soumis à des occupations plus ou moins productives dont le profit vient en déduction des sacrifices supportés par la communauté. Le régime des maisons de travail est tel qu'il en éloigne ceux que la paresse seule attirait auparavant vers la distribution des secours. Il est d'ailleurs d'un bon effet à l'égard de ceux qui y sont soumis; car si l'oisiveté engendre le vice, le travail possède une grande puissance de moralisation, et dans les maisons de travail on veille au respect des mœurs. Un autre bienfait de cette loi a été d'établir une surveillance spéciale, une sorte de patronage des paroisses au profit des enfants pauvres admis dans les maisons de travail : on les fait entrer dans ces établissements avec leurs parents, et ils y sont l'objet de soins qui leur manquaient auparavant. Pour apprécier l'importance de cette mesure, il suffit de dire que le nombre de ces enfants s'élève, d'après les plus récents documents, à 56,000.

La loi nouvelle date de 1834. Les bons résultats qu'on s'en promettait, sous le rapport financier, ne se sont pas fait attendre. En 1832, le montant de la somme remise aux pauvres était de 176 millions. En 1838, elle était descendue à 103 millions (1).

(1) L'année 1838 est celle où la dépense a été à son minimum. Elle a

L'Angleterre n'est pas le seul pays qui nous offre des enseignements utiles et l'exemple de mesures adoptées dans le but de remédier aux inconvénients et aux souffrances qui semblent attachés plus spécialement à l'exercice des arts mécaniques : la France aussi peut en trouver dans son propre sein, qui sont remarquables.

Lyon est une ville industrielle du premier ordre ; on peut dire qu'elle est la première entre les cités manufacturières du continent. L'industrie y est exposée à des perturbations et le travail livré aux chances funestes de l'instabilité. Ce danger qui menace toutes les villes manufacturières existe pour Lyon à un plus haut degré peut-être que pour aucune autre. Ses fabriques, en effet, ne travaillent pas seulement pour la consommation intérieure. Qu'une secousse violente se fasse sentir en quelque pays étranger, l'industrie lyonnaise en éprouve le contre-coup. C'est ainsi que viennent se répercuter dans son sein toutes les catastrophes périodiques auxquelles est sujet le commerce des États-Unis. Il y a peu d'années, en 1837, se manifesta en Amérique la crise violente où l'Union est encore engagée, et qui cependant paraît toucher à sa fin : vingt mille ouvriers lyonnais se trouvèrent aussitôt sans emploi. C'était là une situation terrible pour les ouvriers, dangereuse pour les maîtres, inquiétante pour la tranquillité de la France entière. Une commission locale se forma, sous les auspices de l'autorité afin d'aviser.

Elle commença par ouvrir dans la ville une souscription qui produisit environ 55,000 fr. M. le duc d'Or-

augmenté de 20, 25 et même 55 millions, rien que pour l'Angleterre et le pays de Galles. En 1848, année exceptionnelle il est vrai, elle fut de 155 millions. En comptant l'Irlande et l'Écosse elle atteint ou même excède présentement 200 millions. Mais il faut tenir compte de ce que la population a augmenté. (*Note de la présente édition.*)

léans, que préoccupait justement la détresse de la seconde ville de France, fit don d'une somme de 50,000 fr. La métropole s'en était pareillement émue : un concert, qui y fut donné à cette intention, rapporta près de 20,000 f. Il y eut 126,610 fr., dont la commission put disposer pour parer à une perte de salaire qu'on pouvait évaluer à 2 millions de francs par mois. Après avoir délivré des feuilles de route aux ouvriers qui n'étaient pas domiciliés à Lyon et qui appartenaient à des départements un peu éloignés, après en avoir casé quelques-uns dans les villes voisines, et déduction faite de ceux qui, ayant des économies, étaient en situation d'attendre, il restait encore environ six mille ouvriers sans ouvrage et par conséquent sans pain. Telle était la difficulté à laquelle il fallait pourvoir. N'eût-on donné à ces ouvriers que vingt sous par jour, ce qui eût été une maigre pitance, la dépense quotidienne eût été de six mille francs. Tout ce que possédait la commission eût été absorbé en moins de trois semaines, et la crise a duré environ huit mois ! Voici ce que fit la commission : Elle prit en adjudication différents travaux utiles qui dépendaient de la ville, de l'administration militaire, des Ponts-et-Chaussées : la construction d'un entrepôt, d'un abattoir, d'une route, d'un cimetière, de plusieurs forts et d'une digue, tous ouvrages qu'il eût fallu exécuter dans tous les cas. Ce fut la planche de salut. On ouvrit successivement des ateliers sur divers points. Un minimum de salaire de trente sous par jour fut convenu, mais tout ouvrier faisant à la tâche un supplément de besogne pouvait gagner jusqu'à trois francs par jour; dans ce moment de détresse, c'était une rémunération très-satisfaisante. On prit les mesures les plus strictes et les mieux combinées pour que chaque ouvrier reçût intégralement le prix de sa tâche; on plaça les hommes mariés ou

vivant en famille dans les ateliers les plus rapprochés de la ville, afin que le salaire de la journée pût être dépensé dans le ménage, et on organisa, pour les ouvriers des ateliers les plus éloignés, des cantines où les vivres étaient livrés à prix coûtant. Tout ce que la vigilance la plus attentive peut imaginer pour adoucir une situation pénible fut mis à exécution. Les ouvriers purent se convaincre de la justice, de l'impartialité, de la sympathie de ceux qui les commandaient. Le préfet, M. Rivet, administrateur habile, déploya en cette occasion un zèle infatigable. Un membre de la commission, qui en fut l'âme en quelque sorte, M. Monmartin, ancien officier du génie, paya de sa personne, durant cette longue crise, avec un dévoûment et un désintéressement sans bornes. Ce fut lui qui organisa et qui dirigea les travaux. Chaque jour il parcourait les ateliers, encourageant les ouvriers, les animant par ses exhortations et ses avis paternels, leur faisant aimer l'ordre par son équité et sa bienveillance, en même temps qu'il le leur faisait respecter par sa fermeté. Son dévoûment et son activité électrisèrent si bien ces braves gens, qu'ils mirent une sorte de point d'honneur à se bien acquitter de leur tâche, et qu'ils y apportèrent tous les soins, toute l'ardeur imaginables. Les travaux s'exécutèrent bien et promptement. Cinq ou six mille ouvriers vécurent de la sorte pendant près de huit mois (1). Il n'en coûta que 80,000 francs, en sus de ce que l'État et la ville durent payer pour les travaux effectués. La commission, après la

(1) Il faut bien remarquer ici qu'il n'y a jamais eu plus de 1,600 ouvriers à la fois présents sur les ateliers, et qu'il n'a été fait en tout que 110,000 journées de travail. Ces 110,000 journées n'ont coûté à la commission que 55,000 fr. de ses propres fonds, ce qui établit, pour elle, la dépense de la journée moyenne à 0 fr. 50 c. Le reste de la somme totale dépensée par la commission a eu d'autres destinations, notamment 10,000 fr. remis à la caisse de Prêt et 5,000 fr. au Mont de Piété.

crise, avait encore en caisse près de 50,000 fr. qui lui ont servi, de nouvelles difficultés ayant éclaté en 1840, à recommencer son œuvre secourable avec le même succès. Ce résultat est supérieur à tout ce que l'Angleterre nous offre dans ses maisons de travail.

Ces exemples, Messieurs, prouvent clairement que le remède aux maux qui parfois résultent momentanément des machines, c'est le travail. Un peuple qui veut se mettre à l'abri des souffrances suspendues au-dessus des contrées vouées à l'industrie manufacturière doit avoir une réserve de travail toujours prête, où l'on puise, le cas échéant, pour occuper et nourrir les hommes subitement déclassés. Dans nos sociétés, où le bien-être des classes laborieuses est non pas seulement une affaire de philanthropie, mais une question politique du premier ordre, c'est pour les gouvernements un devoir impérieux d'avoir sans cesse des plans dressés à l'avance. A cette condition, les inconvénients possibles de l'introduction des machines seront réduits aux moindres proportions qu'il soit permis d'espérer.

Voyez les États-Unis : les machines y sont de l'emploi le plus usuel. Une foule de travaux domestiques, qui se font partout ailleurs à main d'homme, y sont exécutés mécaniquement ; par exemple, dans le Nord, j'ai vu dans les fermes des chiens battant le beurre au moyen d'une petite machine. Il n'est pas de pays où les applications de la mécanique se propagent avec une plus grande rapidité. Cependant il n'en résulte jamais d'inconvénient sensible. C'est qu'il y a toujours du travail pour les bras qui viennent à en être privés. Ce que les commissaires de la taxe des pauvres essaient de faire couramment en Angleterre, ce que M. Rivet et M. Monmartin accomplissaient accidentellement à Lyon, est organisé en permanence aux États-Unis, sur la plus grande échelle. Il y a

là une immense quantité de travail toujours prêt, la moitié d'un continent à défricher ; il y a des espaces de terres fertiles grands comme des royaumes, qui ne demandent que des bras pour produire, et produire abondamment. Ces domaines sans limites sont ouverts à tout travailleur sans emploi. Aussi, tandis que les machines se multiplient dans les États de l'Est, une foule d'émigrants se transportent dans la vallée du Mississipi. Là, l'ouvrier qui a une bonne santé, et qui ne craint pas de subir, au début, un peu de fièvre pendant l'automne, achète, pour la modique somme de 16 fr. par hectare, des terres vierges pareilles à celles de nos contrées les plus favorisées. Voilà pourquoi la mécanique peut se développer sans aucun danger aux États-Unis.

Si les machines parfois privent momentanément le travailleur d'ouvrage et de salaire, et occasionnent ainsi des souffrances parmi les classes pauvres, ce résultat ne dérive pas essentiellement des machines mêmes. Ce n'est pas en elles qu'il a sa raison d'être. C'est, pour employer la langue de la métaphysique, un effet contingent, non nécessaire. Je dis plus, il est contraire à la nature des choses. Est-il rien en effet de moins naturel que de voir appauvrir une partie de la société par l'effet d'un progrès qui enrichit la société même ? S'il en est ainsi quelquefois, ce n'est pas aux machines qu'il faut s'en prendre, mais à notre inhabilité à en régler l'usage. N'accusons que notre inexpérience dans l'art difficile de faire tourner au profit du bien-être de tout le monde les forces qui nous ont été départies. Aussi bien l'industrie est une puissance née d'hier, et, comme toutes les puissances qui sont en voie de formation, elle est mal assise, mal organisée. Mais tous les jours elle affermit son empire et s'assimile de nouveaux éléments d'organisation.

Pour se faire une idée de ce qu'on peut à cet égard

attendre d'une organisation perfectionnée, il suffit de porter sa pensée sur un fait social qui a joué un grand rôle dans le passé, et qui a cela de commun avec l'industrie, que c'est aussi un mode puissant de l'activité matérielle de l'homme ; je veux parler de la guerre. Si l'on avait dit à Agamemnon, le roi des rois, ou, sans remonter si haut, à un consul de la république romaine, ou même à un roi de la seconde race, qu'un jour il y aurait des armées deux et trois fois plus nombreuses que celles qu'ils commandaient ; qu'il y en aurait de 500,000 hommes, comme en France ; de 800,000 ou même d'un million d'hommes, comme en Russie ; si on leur avait dit que ces armées seraient permanentes, que tout y serait si bien réglé qu'il serait possible de suivre jour par jour, heure par heure, pendant vingt ans, pendant toute la durée de leur vie, le mouvement de chacun de ces hommes ; qu'il y aurait des lois pour leur déplacement et leur avancement ; que, même après qu'ils auraient rempli leur carrière, la patrie veillerait sur eux et pourvoirait à leurs besoins, à l'éducation de leurs enfants, à l'existence de leurs veuves, Agamemnon et le consul romain, ou le roi de la seconde et même de la troisième race, entendant un pareil récit, auraient cru ouïr une fable. Si on leur eût décrit l'organisation de la marine française qui, au moyen de la caisse des Invalides, rend une foule de services aux marins et à leurs familles, protége leurs intérêts, fait valoir leurs fonds, les défend contre les traitants avides de leur soustraire leur part de prise ou leur solde, l'étonnement des personnages dont nous venons de parler eût été à son comble.

Puisque la science de l'administration, puisque l'art d'organiser sont parvenus à ces merveilleux résultats d'ordre, de régularité, de protection individuelle, au profit de la guerre, il est évident que le même avantage

doit à la longue échoir à l'industrie sous une forme appropriée au sujet et en harmonie avec les principes libéraux des sociétés modernes. Rien de plus légitime que de le réclamer : la guerre finalement ne vit qu'aux dépens du travail ; la protection individuelle qu'elle accorde, c'est le travail qui en fait les frais ; les retraites qu'elle donne, c'est le travail qui les paie ; car la guerre ne produit pas : le travail seul a le pouvoir de créer la richesse. Comment les bienfaits qu'elle prodigue si généreusement à la guerre, l'industrie ne se les accorderait-elle pas à elle-même ! Un jour viendra, il n'en faut pas douter, où l'industrie possédera en partie au moins ce qu'il y a de bienfaisant dans les institutions guerrières. Quand se réalisera cette amélioration? Il ne m'appartient pas de le dire ; mais on peut sans témérité présager que l'époque n'en saurait être bien éloignée. Quand une chose est dans les besoins de la société et que ce besoin est senti, quand tout ce qui porte un cœur chaud l'appelle de ses vœux, quand d'ailleurs la société, par son degré d'avancement moral, est digne du bien qu'elle attend, le temps de la réalisation n'est pas loin. Or, tout le monde aujourd'hui aspire à voir adoucir les souffrances des classes ouvrières. Reste à savoir si nous sommes, par notre état moral, à la hauteur d'un grand progrès en ce genre. Il est de mode parmi certaines gens de déclamer contre l'immoralité du XIXe siècle. Je ne crains pas de dire néanmoins que la situation morale de notre époque est supérieure à celle des siècles qui l'ont précédée. Qu'on se reporte à trois quarts de siècle en arrière : on voit une société soumise à l'inégalité la plus choquante, une poignée de privilégiés investis de tous les avantages sociaux, affranchis de toutes les charges, étalant avec élégance le plus complet dévergondage ; on voit l'irréligion en honneur, et l'athéisme triomphant.

Parmi nous, au contraire, les vertus domestiques sont honorées et l'immoralité leur rend au moins cet hommage de chercher l'ombre et le silence ; les idées religieuses se réveillent, la charité renaît dans les âmes, l'égalité a droit de bourgeoisie dans nos lois, et les sentiments de fraternité étendent chaque jour leur empire. Telles sont les données fondamentales de la société actuelle. Y a-t-il lieu d'en rougir, ou faut-il s'en féliciter? Il me semble qu'en somme c'est plus digne d'éloges que de blâme. C'est pourquoi nous sommes fondés à croire que les souffrances que nous déplorons seront adoucies; qu'un jour viendra où, en face des machines, les classes ouvrières n'auront plus lieu d'éprouver de vives appréhensions, et où ces merveilleux instruments de production contribueront incessamment au bien-être de tous, sans faire de victimes.

SEPTIÈME LEÇON.

Les voies de communication.

MESSIEURS,

Accroître la puissance productive des sociétés, telle est la grande affaire de notre temps, un des plus sérieux objets qui se recommandent à la politique, le souverain remède qui doit tant aider à amener la fin de nos misères les plus visibles. Les instruments perfectionnés de travail, les machines, figurent, à un titre élevé, parmi les éléments de la solution. Mais il en est d'autres d'une

plus grande généralité peut-être, desquels dépend pour une grande part la formule inconnue que nous cherchons : j'ai hâte de les aborder avec vous.

Quelques-uns sont en dehors de la compétence de la science économique : il convient cependant de les indiquer. Pour qu'il y ait du bien-être quelque part, il faut que l'ordre social soit assis sur des bases fermes, que la propriété soit respectée, que la sécurité règne ; il faut en un mot que l'homme qui travaille ne soit pas exposé à se voir ravir le fruit de ses peines. C'est en vain que la providence aura placé un peuple sous un climat favorisé, au milieu des terres les plus fertiles ; si celui qui sème n'est pas assuré de récolter, les terres demeureront incultes. Demandez-vous pourquoi les riches provinces de la Turquie sont aujourd'hui frappées de stérilité ; pourquoi ces belles régions que l'imagination des Grecs avait encore embellies, les poétiques bords de l'Oronte et du Méandre sont dépouillés et déserts, tandis que les sables et les marécages de la Hollande sont couverts de riches moissons ou de gras pâturages, que sur les plages arides du Massachussetts s'est développée une population florissante, et que chez nous les terres de la qualité la plus médiocre, les landes elles-mêmes, sont mises en exploitation. C'est qu'en Turquie la spoliation est à l'ordre du jour. Dans ce vaste empire, qui s'étend des bords de l'Hellespont au golfe Persique et à la chaîne du Caucase, le cultivateur est à la merci des brigands, ou des fonctionnaires qui y exercent le brigandage à leur façon. C'est pourquoi sur la vaste étendue de l'empire Ottoman, s'il existe quelque part un peu de culture, c'est dans les gorges inaccessibles des montagnes, dans les plis profonds des terrains les plus abrupts, là enfin où le travailleur peut se croire à l'abri de la déprédation, comme dans une cachette.

Il faut de même que la liberté civile soit écrite dans les lois et adoptée par les mœurs. C'est un ressort avec lequel la puissance productive de l'homme se développe extrêmement. La liberté civile a sa manifestation spéciale en économie politique par la liberté du travail, et celle-ci comprend à la fois le libre exercice des professions dans le sein de l'État et la liberté du commerce dans les rapports internationaux.

Parmi les moyens d'action dont l'influence sur la production mérite d'être citée et qui relèvent directement de l'économie politique, je pourrais indiquer encore la bonne organisation de l'instrument des échanges, c'est-à-dire de la monnaie. Tant que l'instrument des échanges laisse à désirer, il est clair que les transactions doivent en souffrir, et il n'en faut pas davantage pour entraver et compromettre la production même.

Le mauvais arrangement de l'instrument des échanges dans un État peut encore être nuisible à la production de cette manière qu'il absorbe inutilement un capital énorme, lequel autrement serait appliqué à la production de la richesse. Ainsi chez nous, en France, l'instrument des échanges est constitué de telle sorte qu'il nécessite l'emploi d'un immense capital métallique, hors de proportion avec celui qu'on peut observer ailleurs. En ce moment, pour une même quantité d'échanges, nous avons peut-être un capital en monnaie d'or et d'argent qui est le triple de celui qui suffit au même service en Angleterre. Il y a déjà longtemps qu'on a remarqué l'inconvénient notable qui en résulte pour nous. Voici en effet ce que disait Arthur Young, il y a un demi-siècle : « La France, en gardant chez elle l'énorme capital de deux milliards deux cents millions pour les mêmes fins auxquelles l'Angleterre subvient avec la moitié moins par le concours de son papier, perd

les bénéfices qu'elle pourrait faire sur un milliard cent millions, si cette somme était employée comme en Angleterre. »

Sur chacun de ces sujets j'essaierai dans la suite de cet enseignement de vous mettre en possession des précieuses indications de la science. Pour ce qui est des avantages de la liberté civile en particulier, ils ressortent de l'économie politique, par tous les pores pour ainsi dire.

Je me propose, pour cette année et pour quelques-unes des années suivantes, de recommander particulièrement à votre attention certains moyens généraux d'accroître directement la production, qui rentrent de la manière la plus nette dans le domaine de l'économie politique. Ils sont au nombre de trois, savoir : 1° les voies de communication, 2° les institutions de crédit, 3° l'éducation professionnelle.

Par les voies de communication, l'on rapproche la production et la consommation, le producteur et les matières premières. Par les institutions de crédit, on fait circuler les capitaux qui fécondent la production et on les fait parvenir entre les mains les plus capables de les faire valoir. Par l'éducation professionnelle, on façonne à l'art de la production l'homme, qui en est l'agent essentiel.

Examinez plutôt quelles sont les contrées où la puissance productive est parvenue au plus haut degré : ce sont des pays bien pourvus de voies de communication, de routes, de canaux, de fleuves, de chemins de fer ; où l'on voit de nombreuses institutions de crédit, des banques, des comptoirs d'escompte, des sociétés d'assurances ; des pays qui jouissent de bons moyens d'apprentissage. C'est avant tous autres, dans l'ancien monde l'Angleterre d'abord, la France ensuite, sur le nouveau continent les États-Unis.

Nous nous occuperons d'abord des voies de communication (1).

Il peut au premier abord sembler paradoxal d'établir une relation intime entre la civilisation et le progrès général du genre humain, et quelque chose d'aussi matériel que les voies de communication. Si cependant l'homme n'est pas un pur espri, il est bien évident que son développement est subordonné à des conditions de l'ordre physique, et que les institutions par lesquelles les sociétés se proposent d'assurer leur avancement doivent, par de nombreux côtés, offrir un caractère matériel. Parmi les faits qui sont propres à servir au perfectionnement de la civilisation envisagée sous ses différents aspects, les voies de communication figurent aux premiers rangs. Il suffit pour s'en convaincre de jeter un coup d'œil sur les nations les plus civilisées et les plus libres, on reconnaît immédiatement ce que je vous ai signalé déjà, il n'y a qu'un instant, que de tous les pays de la terre ce sont ceux qui possèdent les communications les meilleures.

Qu'on essaie autant qu'on le voudra de décréter un progrès et d'en buriner la promesse sur les tables de la loi; tant que ce progrès manque d'une sanction matérielle, il lui manque d'avoir en quelque sorte pris un corps; ce n'est qu'une création imaginaire, qu'une trompeuse apparence. On peut bien, dans un bel enthousiasme, voter au scrutin ou par assis et levé la liberté d'un peuple; mais toute liberté qui n'est pas entourée d'institutions positives propres à la rendre féconde en

(1) Le sujet des institutions de crédit et celui de l'éducation professionnelle ont été traités en détail par le professeur pendant quelques-unes des années suivantes. Les discours d'ouverture nos 3, 4, 5 et 6, contiennent sur ces matières une certaine quantité d'idées générales.

(*Note de la présente édition.*)

améliorations vitales, je veux dire conformes à la double nature, spirituelle et matérielle, de l'homme, n'est qu'une liberté nominale, décevante et dangereuse.

Depuis le commencement de ce siècle, nous avons vu bien des États essayer d'acclimater au milieu d'eux les principes les plus libéraux. Les tentatives impuissantes des sept ou huit républiques de l'Amérique du Sud, qui étaient il y a trente ans des colonies espagnoles, seront sous ce rapport longtemps mémorables. Ces États, en tête desquels il faut placer le Mexique, après avoir brisé les liens qui les rattachaient à leur métropole, se sont déclarés indépendants. Ils ont décidé qu'ils auraient, de même que les États-Unis, un congrès, que ce congrès serait pareillement composé de deux chambres, qu'il y aurait un pouvoir exécutif confié à un président, en un mot, ils ont imité la constitution de la grande république de l'Amérique du Nord, et fait, comme les États-Unis, une très-grande place au suffrage universel. On peut même dire qu'ils se sont montrés plus libéraux que leurs modèles, en conférant le droit de cité à tous les aborigènes, qui forment au Mexique et au Pérou une partie considérable de la population. Cette imitation paraissait d'ailleurs naturelle et se motivait en ce que, sous l'empire de sa constitution, l'Union américaine avait prospéré et ne cessait de poursuivre le cours de ses brillants succès. Il était donc tout simple que des peuples, qui semblaient placés dans des circonstances assez analogues à celles où s'étaient trouvés les Américains du Nord, lorsqu'ils conquirent leur indépendance, suivissent les mêmes errements.

Mais les habitants des ci-devant colonies espagnoles n'ont pris à la nation américaine que sa constitution écrite : ils ne lui ont emprunté ni son amour du travail,

ni son intelligence des affaires, ni son génie industrieux et persévérant, ni cette sagacité sans égale dans le choix des moyens de créer la richesse, éminentes qualités dont la pratiqu a contribué cependant, plus que toutes les déclarations solennelles de principes, à faire fleurir aux États-Unis la liberté et l'égalité véritables. Après avoir proclamé hautement les idées de la civilisation moderne, les hommes qui ont présidé à la naissance des républiques de l'Amérique du Sud crurent que leur tâche était accomplie, ou pour mieux dire, pour s'exprimer d'une manière plus équitable envers ces hommes généreux, il leur fut impossible de consacrer ces idées par des institutions positives ; les matériaux en tout genre manquaient autour d'eux. C'était pourtant une partie de ce qu'il fallait faire, si l'on voulait marcher sur les traces des États-Unis. Comme eux, il fallait fournir la preuve de cette puissance d'action sur la nature, dont on voit partout l'empreinte sur le sol de l'Union. Il fallait par exemple imiter leur activité à percer leur territoire d'excellentes voies de communication. Loin de là, jamais on ne vit, à l'égard des voies de communication, une impuissance égale à celle qu'ont montrée ces jeunes gouvernements. Il n'est pas rare de voir dans ces riches contrées, si bien pourvues cependant de chevaux et de bœufs, le transport des matières les plus lourdes et les plus encombrantes s'effectuer à dos d'hommes. On y rencontre des Indiens rapportant sur leurs épaules, du haut des montagnes, le bois destiné à alimenter les foyers des villes. Il est même telle partie de l'Amérique du Sud où l'on voyage porté sur le dos d'un homme, comme nous sur un cheval.

L'industrie des transports est une des plus considérables de la société. Pour en mesurer l'importance, on

n'aurait qu'à considérer à quelle diversité de pays sont empruntés les objets qui concourent à la formation des moindres produits, et réciproquement quel chemin ces produits ont souvent à parcourir avant d'arriver à leur destination définitive. Toutes les industries relèvent de celle-là; il n'en est pas qui puissent s'affranchir de cette commune dépendance. L'améliorer, c'est donc réaliser une amélioration fondamentale et qui profite à toutes les industries en même temps. De tous les services qui s'accomplissent dans l'atelier social, c'est peut-être celui qui coûte à l'homme le plus de temps et le plus d'efforts. La majeure partie des animaux que l'homme a domptés y sont occupés, et les machines à vapeur que ce service emploie commencent à former une portion notable de toutes les machines à vapeur existantes. Perfectionner les moyens de locomotion, est pour le genre humain un bienfait dont la portée est immense. Ainsi supposons qu'on parvînt à réduire dans la proportion de moitié l'effort qu'exige le service général des transports, il est évident qu'on aurait par là rendu disponible pour d'autres travaux la moitié des forces que ce service absorbe; et si l'on admet que ces forces forment le dixième de la somme de celles qui sont dépensées dans l'atelier social, on aurait, en définitive, accru d'un vingtième la force productive, et, moyennant un certain capital, le revenu brut de la société entière.

On a donné de l'homme bien des définitions. Une des plus plausibles, du moins en ce qui touche l'homme de la civilisation occidentale, serait de le nommer un être inquiet, je veux dire, un être auquel la quiétude est antipathique. Le repos semble répugner à sa nature; une activité incessante l'agite, il imprime à tout ce qui l'environne un mouvement qui jamais ne s'arrête, et il vit lui-même dans une perpétuelle mobilité. Il va sans cesse

cherchant par tout l'univers les éléments du bien-être et des jouissances dont il est avide ; il les demande à tous les climats, il les emprunte à tous les continents et à toutes les mers, il les ravit non-seulement à la surface de la planète mais à ses entrailles, non-seulement à l'empire des airs mais à l'empire des eaux.

Examinons-le, en effet, dans les actes les plus ordinaires et les plus habituels de sa vie. Jetons les yeux, par exemple, sur la table devant laquelle s'asseoit tous les jours pour prendre son repas un simple bourgeois de Paris. Nous y voyons le tribut de toutes les contrées du globe. Le Limousin, le Poitou ou la Normandie ont nourri le bœuf dont la chair a enrichi de substance nutritive le potage par lequel il ouvre son dîner. La Bourgogne ou le Médoc ont donné le vin. Ce poisson parcourait hier en liberté les abîmes de l'Océan. L'ardent soleil de la Provence, de Nice ou de la Sardaigne a mûri le fruit dont on a tiré cette huile. C'est la mer qui a fourni le sel. Ces épices ont répandu leurs premières senteurs en Asie. Le sucre a parcouru 7 à 8,000 kilomètres en venant d'Amérique, le double s'il arrive des Philippines, et l'île de Java a envoyé le café. L'acajou dont est plaquée cette table a été équarri par les nègres de Saint-Domingue. Les flancs des Cordillères ont été déchirés pour qu'on en retirât l'argent qui forme ces couverts, et l'ivoire, qui apparaît en petites pièces dans ces ustensiles, a été apporté de la vallée du Niger.

Les régions les plus lointaines ont été de même mises à contribution pour le vêtement du plus modeste de nos concitoyens. La laine dont on a fait le drap de son habit est venue des extrémités du royaume, ou bien elle a été importée de l'Espagne, de la Saxe, ou encore des bords les plus éloignés du Danube, de la Hongrie. Peut-être ira-t-on la chercher un jour aux antipodes, dans

l'Australie, si on ne le fait déjà, ainsi qu'on le pratique sur la plus grande échelle en Angleterre (1). Un objet qui est moins important dans le vêtement, le mouchoir de soie, a été envoye par l'Inde, souvent même par la Chine. Ce blanc tissu qui nous couvre le corps, notre chemise, c'est l'Egypte, c'est l'Amérique, c'est l'Inde qui a produit le coton dont elle est faite : et si elle est de toile, c'est la Russie peut-être qui en a fourni la matière première. Dans ce moment en particulier, une grande partie des toiles qui entrent dans la consommation française sont fabriquées avec des lins ou des chanvres récoltés en Russie, lesquels ont été transportés en Angleterre et réexportés ensuite à l'état de fil en Belgique ou dans la Bretagne pour y subir l'opération du tissage.

Ces considérations et ces exemples montrent quelle est l'importance du service des transports dans les sociétés modernes, et quelle influence les voies perfectionnées de communication sont de nature à exercer non-seulement sur la prospérité intérieure et la grandeur des empires, mais encore sur le rapprochement des nations, sur la fusion des intérêts des races diverses, et par conséquent en faveur du repos du monde.

Je ne sais rien, au surplus, qui puisse mieux donner l'idée de l'utilité des voies de communication perfectionnées, que les exemples qu'offrent à cet égard les États-Unis. J'en citerai quelques-uns.

Un des États de l'Union, celui de New-York, à une

(1) La laine de l'Australie se vend aujourd'hui aux enchères publiques à Londres, et les manufacturiers de toute l'Europe se présentent régulièrement à ces ventes. La production de l'Australie est immense. Il arrive du Cap à Londres des laines communes à bas prix, et toute l'Europe va les acheter aussi. (*Note de la présente édition.*)

époque où il ne comptait pas une population d'un million d'habitants éparse sur un sol égal au quart de la France, en 1810, conçut le projet de couvrir son territoire d'un réseau de canalisation. Il entama cette œuvre hardie par un canal destiné à lier le lac Erié au fleuve Hudson, à Albany. C'était une ligne de 586 kilom. de long, c'est-à-dire l'œuvre de canalisation la plus étendue qui eût encore été exécutée dans aucun pays. Le jeune État de New-York ne se laissa pas effrayer par la grandeur de l'entreprise : il l'aborda résolûment avec ses seules ressources. En 1817, le 4 juillet, jour anniversaire de la déclaration de l'Indépendance, les travaux furent ouverts ; et huit ans après, pas davantage, en octobre 1825, le canal était livré à la navigation dans toute son étendue.

Voici en premier lieu quelle a été, sur le domaine productif de l'État, l'influence de ce canal :

En 1817, les propriétés productives de l'État représentaient un capital de....................................	15,900,000 fr. (1)
En 1837, douze années seulement après l'achèvement du canal, elles se montaient à..............	118,000,000 fr. (2)
Ou, déduction faite de la dette publique, à......	93,900,000 fr.

Le revenu de l'État s'est élevé pendant le même intervalle :

de..	2,200,000 fr.
à..	7,600,000 fr.

Le fonds des écoles primaires s'est doublé.

Le fonds *littéraire* (c'est un fonds spécial que l'État de New-York emploie à protéger les établissements d'éducation supérieure) s'est décuplé ;

Et tout impôt direct perçu au profit de l'État a été supprimé.

(1) C'étaient principalement des actions de banque, des créances hypothécaires et autres titres semblables.

(2) C'était le capital correspondant au revenu net des canaux, en évaluant le capital à vingt fois le revenu.

Tels sont les résultats qu'a valus au domaine public de l'État de New-York la canalisation d'une partie de son territoire. Cette entreprise paraît cependant bien autrement féconde lorsqu'on essaie de se rendre compte de la révolution qu'elle a opérée dans l'ensemble des fortunes privées.

Tous les ans, dans cet État, la fortune tant mobilière qu'immobilière de chaque citoyen est évaluée par des fonctionnaires appelés assesseurs, et cette évaluation sert de base à l'impôt local des comtés et des communes. Le tableau de la richesse de l'État, ainsi mesuré par l'ensemble des capitaux privés, présente les résultats suivants, pour les dix années qui ont précédé l'époque à laquelle le canal Érié fut livré à la circulation, et pour les dix années qui l'ont suivie :

Pendant la première période, les relevés des assesseurs accusent pour la dernière année une légère diminution sur la première;

Pendant la seconde période, ils constatent une progression non interrompue qui aboutit, en fin de compte, à une augmentation de... 1,414,000,000 fr.

New-York, qui est la métropole de l'État et qui opère tout le commerce d'importation et d'exportation de toute la partie de l'Union située plus à l'ouest, a dû se ressentir plus particulièrement de l'exécution de cette artère. Voici quelle a été spécialement pour cette ville la progression de l'ensemble des fortunes particulières :

Pendant les dix années antérieures à l'ouverture du canal, l'augmentation avait été à peu près nulle, soit de.............. 7,600,000 fr.

Pendant les dix années qui ont suivi, elle a été de... 723,000,000 fr.

Ces chiffres parlent sans commentaire.

La prospérité d'un Etat se reconnaît encore à d'autres signes qu'une augmentation dans les recettes publiques ou dans le capital des fortunes privées. Elle se révèle,

dans les pays nouveaux surtout, par la population croissante, par les villes fondées, par l'étendue des terres conquises sur la nature sauvage. Si l'on examine de ce point de vue l'État de New-York, on y aperçoit à chaque pas la trace de l'heureuse influence du Grand-Canal; c'est ainsi qu'on nomme le canal Erié.

Il est une petite ville, appelée Schénectady, bâtie jadis par les Hollandais, et maintes fois ravagée par les sauvages pendant les guerres tant de fois renouvelées entre les Français, alors maîtres du Canada, et les Anglais, possesseurs du reste du littoral de l'Atlantique. Cette petite ville était, avant l'exécution du canal, l'*ultima Thule* de la civilisation américaine. La vaste contrée qui s'étend derrière était occupée par les forêts primitives : c'est à peine si l'on y rencontrait quelques Indiens vivant de la chasse. Aujourd'hui, lorsqu'on suit le canal au delà de Schénectady, on voit de tous côtés, répandus dans la vaste plaine qui s'étend jusqu'aux approches des grands lacs, de beaux et florissants villages où tout respire l'aisance, des villages percés de belles rues et précédés de belles avenues, qui feraient, on peut dire, pâlir les décorations de l'Opéra. Au milieu de ce vivant panorama, le voyageur aperçoit des villes bien bâties, autant peuplées que la moitié de nos chefs-lieux de départements, et plus industrieuses, telles que Utica, Syracuse, Rochester, Buffalo, (1) et il ne peut se défendre d'un étonnement mêlé d'admiration.

(1) En 1841, ces villes avaient de 10 à 20,000 âmes; aujourd'hui elles sont beaucoup plus peuplées.

On peut estimer que leur population s'est augmentée dans la proportion suivante : Utica est montée à 20,000 âmes environ; Syracuse à 28 ou 30,000; Rochester à 45,000; Buffalo à 50,000; Albany et Troy, qui doivent leur prospérité au canal, à 60,000 et 35,000 âmes. Enfin New-York avec les communes attenantes approche de 700,000.

(*Note de la présente édition.*)

Pourquoi ces cités et ces villages sont-ils ainsi sortis de terre? pourquoi ces régions incultes se sont-elles si subitement couvertes de riches moissons? Voici le secret de toute cette transformation merveilleuse : avant l'exécution du canal, les communications étaient difficiles et les transports extrêmement coûteux. Pour amener au marché les denrées que cette fertile contrée aurait pu produire, il eût fallu payer, par tonne (1,000 kilogrammes) et par kilomètre, 50 centimes au moins, ou plutôt 60 ou 70 centimes. Sur le canal, pour le blé et la farine les frais de transport ne sont que de 7 centimes par 1,000 kilogrammes et par kilomètre parcouru, y compris le droit de péage perçu au profit de l'État, et qui est pour le moins égal au fret proprement dit (1). C'est une réduction des sept huitièmes ou des neuf dixièmes. Dès lors les terres dont la culture n'eût donné que de la perte, ont pu, aussitôt après l'établissement de cette voie de transport, être cultivées avec profit.

Certes, ces résultats sont admirables : ils dépassent tout ce qu'a produit d'analogue l'établissement des voies de communication perfectionnées dans l'ancien continent. Et cependant, ils sont surpassés eux-mêmes dans le nouveau monde par les conséquences qu'a eues une amélioration publique qu'on doit considérer comme équivalent à l'ouverture de communications nouvelles, car elle consiste dans une invention qui a permis aux hommes de tirer un meilleur parti des voies de trans-

(1) Depuis 1841, le tarif des péages a été diminué et le fret pareillement. Un baril de farine pesant 100 kil. brut, et contenant 88 kil. net, coûtait, en 1830, environ 1 dollar (5 fr. 42 c.); en 1841, 71 cents. (3 fr. 85 c.), dont 35 pour le péage et 36 pour le fret. En 1850, c'était tombé à 57 cents (3 fr. 09 c.), sur quoi le fret ne représentait plus que 26 cents (1 fr. 41 c.); le péage avait été réduit à 31 cents (1 fr. 68 c.), c'était, en tout, alors par tonne brute et par kilomètre 0 fr. 052. (*Note de la présente édition.*)

port offertes par la nature. Je veux parler du bateau à vapeur.

Le massif habitable des États-Unis se compose principalement d'un immense bassin, celui du Mississipi. Ce bassin est arrosé par une foule de cours d'eau qui le sillonnent dans tous les sens et qui en font, sous le rapport des facilités offertes à la navigation, un pays privilégié. Il est baigné notamment par trois fleuves remarquables par l'étendue et surtout la régularité de leur cours : ce sont le Missouri, l'Ohio et le Mississipi, qui, après avoir parcouru des plaines plus vastes que notre France, se réunissent dans le même lit et portent ensemble le tribut de leurs eaux au golfe du Mexique. Je pourrais citer encore la Rivière-Rouge, le Tennessée, la Wabash, et d'autres tributaires qu'on dénombrerait comme de beaux fleuves partout ailleurs. Le Missouri a plus de 6,000 kilomètres de cours, à partir de l'embouchure du Mississipi, et il est navigable sur l'étendue de 5,000, non-seulement pour des barques légères, mais même pour des navires à vapeur. Quant à l'Ohio, l'on compte 3,250 kilomètres de la ville de Pittsburg, où il est toute l'année praticable pour les bateaux à vapeur, jusqu'à cette même embouchure commune qui porte le nom du Mississipi. Telle est la puissance de l'Ohio, que l'on pourrait, à l'époque de la fonte des neiges et de la crue qui se prolonge alors pendant deux à trois mois, lancer de Pittsburg un vaisseau de ligne à trois ponts qui se rendrait sans encombre à l'Océan. Il y a même cette particularité, à l'égard de Pittsburg, que, située ainsi à 800 lieues dans les terres, cette ville est classée par la loi parmi les ports d'importation maritime (*ports of entry*).

Mais il ne suffit pas de descendre les fleuves, il faut

encore les remonter; et si les trois grands cours d'eau qui sillonnent la vallée du Mississipi offraient naturellement des facilités à la navigation descendante, ils présentaient, il y a peu d'années encore, des difficultés extrêmes pour le retour. Les cultivateurs de cette contrée pouvaient bien envoyer leurs blés et leurs salaisons jusqu'à la Nouvelle-Orléans, que cependant on n'atteignait qu'après une navigation pénible et chanceuse, mais pour en retirer les objets les plus usuels dont ils avaient besoin, il fallait entreprendre un voyage de six mois, un voyage plein d'ennuis et même de périls : c'etait une véritable expédition d'Argonautes. Aussi la civilisation se développait-elle lentement dans la vallée du Mississipi. Cette belle région est située par des latitudes tempérées; elle est fertile, salubre, riante, dans presque toute son étendue. La colonisation en avait été commencée de longue main, puisque la Nouvelle-Orléans est une ville française, bâtie pendant la minorité de Louis XV; la vallée du Mississipi était, il y a trente ans, la propriété d'une population robuste, brave, persévérante et infatigable au travail. Et cependant, sur toute sa superficie, grande cinq ou six fois comme la France, on ne comptait pas, en 1810, plus d'un million et demi d'habitants.

Mais, vers cette époque, l'Amérique fut dotée de la découverte qui devait changer les conditions de la locomotion par eau : le bateau à vapeur était décidément inventé. L'Europe l'avait deviné vers le début de la révolution française; la France l'avait même expérimenté alors : mais c'est l'Amérique qui la première l'a, définitivement et à poste fixe, installé sur les fleuves, et c'est à Fulton que la gloire en revient. Dans une matinée de l'année 1807, les habitants de New-York avaient vu, avec une grande surprise, un bateau de forme nouvelle, sans rames ni voilure, s'avancer sur l'Hudson et remonter

le courant avec rapidité. C'était le premier bateau à vapeur qui dût naviguer régulièrement, et Fulton le conduisait. Après quelques tâtonnements, en 1811, un bateau à vapeur avait été lancé sur l'Ohio et était descendu jusqu'à la Nouvelle-Orléans; mais en 1820 seulement la navigation à la vapeur était bien établie sur tout le cours du Mississipi et de ses grands affluents (1), et le transport des hommes et des denrées s'y effectuait rapidement et à bon compte, tant à la remonte qu'à la descente.

Dès lors la vallée du Mississipi changea de face. Les forêts primitives furent de toutes parts livrées à la hache, et l'on vit la terre qu'elles fatiguaient sans profit depuis les temps les plus reculés se couvrir de riches moissons, de blé, de maïs, de coton. Le sucre, qu'on y cultivait déjà depuis longtemps, y fut produit en grande quantité. La population se développa à vue d'œil ; en un mot, cette vallée, naguère à peu près déserte et sans culture, atteignit en peu d'années un degré surprenant de richesse et de prospérité. Aujourd'hui on n'y compte pas moins de onze États sur vingt-six dont se compose l'Union (2). On y trouve des villes, comme Cincinnati, qui feraient envie à des capitales. L'importance de cette partie du territoire des États-Unis est telle, que sur les trois derniers présidents elle en a fourni deux, le général Jackson et le général Harrison. On peut prédire sans témérité que d'ici à vingt ans elle gouvernera l'Amérique du Nord, et par celle-ci probablement le nouveau continent tout entier.

(1) Le nombre des bateaux à vapeur en activité, en 1821, était déjà de 72. En 1851 il était monté à 601. (*Note de la présente édition.*)

(2) Aujourd'hui, sur trente-un États, quatorze dépendent du bassin du Mississipi; trois autres sont à cheval sur le bassin du Mississipi et l'océan Atlantique, un est situé, au delà encore, sur l'océan Pacifique.

(*Note de la présente édition.*)

Que de choses il y aurait à dire sur l'importance des voies de communication et la grandeur des services que la civilisation est fondée à en attendre !

Ce sont des instruments de bien-être. La somme de labeurs par laquelle l'espèce humaine contribue au service des transports dans l'état primitif des choses est essentiellement musculaire ; dès lors tout ce qui a pour effet de réduire la somme de labeurs humains que ce service exige concourt directement au soulagement physique des classes les plus nombreuses ; de même, tout ce qui est de nature à diminuer le prix des denrées — et tel est assurément le résultat du perfectionnement des moyens de transport, nous venons d'en voir des exemples, — profite spécialement aux classes pauvres, puisqu'une pareille diminution met à leur portée des choses dont l'usage leur était interdit auparavant. C'est une thèse qui mériterait qu'on la développât.

On pourrait encore les peindre comme des auxiliaires puissants à l'aide desquels l'homme prend réellement possession du globe, de ce domaine dont sans elles il n'aurait que l'investiture nominale. Qu'est-ce en effet que ce roi de la création, s'il ne peut parcourir à son gré son empire et transporter d'un point à un autre les fruits qu'il y recueille ?

L'histoire à la main, il serait facile de signaler les voies de communication comme des instruments de domination politique. Voyez Rome : partout où elle portait ses armes victorieuses, elle se hâtait d'établir ces chaussées citées encore comme des modèles, car le nom de voie romaine est synonyme d'une route solidement construite. Ce trait est assurément un des plus caractéristiques de la politique des Romains ; c'est un de ceux qui distinguent le plus profondément le peuple-roi des na-

tions qui l'avaient précédé et de toutes les peuplades barbares qui ont su conquérir, mais qui n'ont pas su affermir leur conquête. Telle est aussi la tactique d'une race moderne, celle des Anglo-Saxons, qui semble marcher, comme autrefois Rome, à la domination du monde entier : en quelque lieu qu'elle pénètre, un de ses premiers soins est d'établir des moyens de transport perfectionnés.

Dans les voies de communication il faut voir encore un agent efficace d'administration et de gouvernement, *instrumentum regni*. Vous vous souvenez de cette peinture si saisissante que Walter Scott, dans son roman de *Rob-Roy*, a tracée de l'état de l'Écosse, il y a un siècle. Cette anarchie a cessé et cette barbarie s'est convertie en une civilisation des plus brillantes. Les routes que le parlement fit tracer à travers les montagnes d'Écosse, à la fin de l'époque dont l'illustre romancier nous a laissé l'histoire, n'ont pas été étrangères à cette heureuse métamorphose. Sans remonter aussi loin, les routes stratégiques de l'Ouest n'ont-elles pas concouru à la pacification de la Vendée et de la Bretagne depuis 1830?

Les voies de communication perfectionnées sont appelées à changer les conditions des empires et l'équilibre politique du monde. La vitesse de déplacement dont disposaient les hommes, avant l'application de la vapeur à la locomotion, avec ces voitures improprement qualifiées de diligences, était moyennement de huit kilom. à l'heure. Sur les chemins de fer, elle est de quarante. Grâce à ces voies nouvelles, les hommes et les produits vont donc circuler cinq fois plus rapidement que par le passé. Les idées se répandront avec le même accroissement de vitesse. Tous les rapports qui constituent la vie des peuples vont s'accélérer dans la même proportion. Par elles, les gouvernements pourront à vo-

lonté faire sentir leur action tutélaire ou appesantir leur main sévère, à des distances cinq fois plus grandes qu'aujourd'hui, dans le même délai. Alors les frontières qui seront placées à cinq cents lieues des capitales s'en trouveront tout aussi rapprochées que celles qui en sont maintenant à cent lieues. En un mot, toutes les parties d'un Etat qui serait cinq fois aussi long et cinq fois aussi large que la France, c'est-à-dire vingt-cinq fois aussi grand, pourront communiquer ensemble, échanger leurs produits, entretenir des relations de toute sorte, se répandre pour ainsi dire les unes dans les autres ; elles pourront être centralisées, administrées et gouvernées, tout aussi bien, de la même manière, et dans le même temps qu'aujourd'hui les quatre-vingt-six départements de la France actuelle. Ce pourra être sous mille rapports la même cohérence et la même unité. Je n'en conclus pas que, grâce aux chemins de fer, il n'y aura plus désormais sur la terre que des empires gigantesques, et que les Etats grands comme la France et même les Etats présentement secondaires, devront nécessairement s'absorber dans de vastes agglomérations. Mais je ne crois pas avancer une opinion téméraire en disant que ces voies nouvelles sont appelées à changer la balance du monde. J'ignore si les Etats les plus faibles seront englobés par les plus forts ou bien si, d'un commun accord, on procédera par voie de confédération ou d'association : mais je tiens pour certain qu'à la faveur des chemins de fer une grande métamorphose soit inévitable, et que par eux le genre humain doive faire un grand pas vers cette unité, peut-être impossible à atteindre, que des hommes de génie lui ont assignée comme le terme de tous ses progrès.

Et déjà les faits rendent témoignage de cette puissance extraordinaire qui appartient aux voies rapides de commu-

nication. La confédération américaine occupe un espace dix ou douze fois plus grand que la France (1), les intérêts y sont rivaux, les opinions divisées, les institutions diamétralement contraires sous quelques rapports, car une moitié de la fédération reconnaît et propage l'esclavage que l'autre réprouve. Et cependant l'Union américaine paraît indissoluble. C'est que cet empire, né d'hier, est déjà couvert d'un admirable réseau de voies de communication, qui relie sans cesse entre eux les tronçons prêts à se disjoindre. De l'est à l'ouest, du nord au sud, des chemins de fer s'allongent, des cours d'eau navigables serpentent, des canaux sillonnent le sol. De toute part on voit s'élancer sur cet immense territoire les bateaux à vapeur et les locomotives. Une circulation si facile et si active entretient d'une extrémité à l'autre d'incessants rapports d'affaires, un échange perpétuel d'idées et d'affections. Il n'est pas une famille qui ne compte quelque membre à la fois dans les métropoles les plus distantes, et ainsi tous ces membres continuent à former un seul corps.

Quand nous voyons les voies perfectionnées de communication maintenir l'unité dans une confédération de vingt-six États (2), où le pacte fédéral, sans cette circonstance, aurait été infailliblement déchiré et dont autrement les parties constituantes en seraient peut-être venues à se faire une guerre acharnée, ne sommes-nous pas fondés à penser que ces instruments nouveaux sont destinés à modifier profondément la politique générale au profit du bon ordre et du bon accord ?

(1) La superficie des États-Unis, après les acquisitions qu'ils ont faites, de 830 millions d'hectares, soit seize fois celle de la France.

(*Note de la présente édition.*)

(2) En 1854, le nombre des États était, avons-nous dit, de trente-un ; il sera prochainement de trente-cinq (*Note de la présente édition.*)

L'époque où nous vivons a des détracteurs. On l'attaque avec violence, on la décrie amèrement ; on prétend qu'elle est dépourvue de grandeur et de gloire ; on dit que les générations présentes abandonnent indignement, lâchement, l'œuvre qui leur a été léguée par leurs devancières. Cette imputation est injuste. Il est vrai, notre siècle ne copie pas l'œuvre des siècles précédents ; mais il fait mieux, il la continue sous la forme la mieux appropriée à la situation actuelle des peuples, aux besoins modernes de la civilisation. Notre siècle, alors qu'il commença, trouva tout inaugurés des principes nouveaux ou plutôt des formules nouvelles de principes vieux et impérissables comme le monde. Il les a défendus quand ils ont été menacés, et il est parvenu (c'est à notre patrie qu'on en est redevable) à les mettre au-dessus de toute atteinte. Maintenant, sa tâche est de leur garantir l'avenir, en les faisant de plus en plus descendre dans la pratique. Voilà soixante ans qu'un régime nouveau est à se constituer en Europe. L'alliance de l'ordre et de la liberté s'établit sur des bases plus favorables au grand nombre des hommes. Notre époque consolide cette alliance par des efforts soutenus, en créant à tous les hommes sans exception des intérêts qui leur fassent aimer l'ordre, en les admettant tous successivement à la liberté positive, en les plaçant de plus en plus dans les conditions les plus propices au développement et à l'emploi fructueux de leurs facultés. Je vous le demande, Messieurs, est-ce donc là un tableau dépourvu de grandeur? N'y a-t-il rien de grand et de noble dans l'étendue des sacrifices qui sont faits de nos jours pour répandre partout les lumières et le bien-être ? Et l'importance acquise à l'industrie dans les conseils des gouvernements, est-ce donc un fait sans fécondité et sans portée ? Est-ce une époque en décadence qui fournirait les sommes inscrites dans

son budget en faveur des travaux d'utilité publique? Les entreprises de notre siècle ont donc, quoi qu'on en dise, un cachet de majesté. Et, voyez, l'année qui s'écoule a été signalée en Europe par un acte considérable dans l'intérêt de la civilisation. Les quatre grandes puissances continentales viennent de prendre, sans se consulter, chacune chez soi, un parti décisif pour les chemins de fer. Cédant à l'instinct divinateur des populations, elles se sont résolues à enrichir leurs territoires d'un réseau de ces voies nouvelles, et elles ont engagé leurs finances pour une suite d'années dans cette œuvre colossale. Par là les gouvernements européens s'enchaînent tous, bon gré mal gré, à la cause du progrès de l'industrie, et par conséquent à celle de la liberté au sein de la paix. Certes, Messieurs, c'est là de la grandeur, à moins qu'on ne croie que celle-ci consiste dans la violence, dans ce qui fait couler le sang au lieu de répandre l'abondance, dans ce qui fait verser des larmes au lieu de les tarir. A ces titres notre époque, si elle persévère, méritera d'être comptée parmi celles qui ont rendu d'éclatants services au genre humain ; elle sera grande dans les fastes de la liberté positive, dans les annales du progrès, et l'histoire dira qu'elle ne le cède en rien à l'époque qui l'a précédée.

HUITIÈME LEÇON.

Les voies de communication.

I. LES ROUTES.

MESSIEURS,

Les peuples civilisés ont successivement adopté et ils emploient simultanément aujourd'hui trois sortes de voies de communication : en premier lieu, les chemins et les routes (1) ; en second lieu, les voies navigables, c'est-à-dire, les rivières et les canaux, et enfin un moyen de transport d'invention moderne, les chemins de fer.

Nous essaierons d'analyser rapidement les principaux caractères qui distinguent, au point de vue de l'économie publique, chacun de ces trois modes de viabilité. Commençons par les routes.

Reportez-vous par la pensée au temps où la terre, privée de routes régulières, n'offrait aux hommes que des sentiers étroits et escarpés. Alors le vulgaire appareil, qui se compose d'un coffre placé sur deux roues tournant autour d'un essieu, la charrette, n'existait pas et n'aurait pu servir ; les déplacements et les transports offraient des difficultés extrêmes et coûtaient de grands efforts, et l'homme alors partageait souvent la condition des bêtes de somme. En faisant abstraction de cette der-

(1) Nous distinguons ici les routes des chemins en attachant au mot de *route* l'idée d'un entretien régulier.

nière circonstance, en supposant qu'on eût assez d'animaux pour subvenir à ce service sans obliger l'homme à en assumer une partie, il est facile de voir quel désavantage on subissait alors relativement à l'état de civilisation dans lequel on est en possession de routes bien tracées et bien entretenues. Sur les chemins où les voitures ne circulent pas, les transports se font à dos de bête, et la charge pèse alors de tout son poids sur le moteur, qui est un bœuf ou un cheval. Les choses se passent différemment sur les routes. Les fardeaux sont placés sur des voitures, et le poids portant sur les essieux, le moteur, pour opérer la traction, n'a plus à faire que l'effort nécessaire pour vaincre le frottement que les essieux exercent sur les roues et l'obstacle que le sol oppose au mouvement. La résistance totale, qui d'ailleurs est proportionnelle au poids de la charge, varie suivant l'état des routes, c'est-à-dire, suivant les aspérités répandues à la surface, le frottement des roues contre le sol et les ornières, l'inclinaison de la route, et d'autres causes encore dont l'énumération n'entre pas dans notre sujet. Il serait donc difficile de déterminer d'une manière absolue, et pour tous les cas, l'intensité de cette résistance. Mais on estime que, sur un sol à peu près de niveau, avec les routes les mieux conditionnées, elle est de 2 1/2 à 3 pour 100 du poids total comprenant la voiture et son chargement; ou, en d'autres termes, qu'il suffit, sur les routes les meilleures et en plaine, d'une puissance de 2 kilog. 1/2 ou de 3 kilog. (c'est-à-dire, d'un effort égal à celui qu'exercerait un poids de 2 kilog. 1/2 à 3 kilog. suspendu à un fil), pour traîner un fardeau de 100 kilog. Cette formule est propre à mettre en lumière l'utilité supérieure que l'usage des routes et des voitures permet à l'homme de retirer, pour le service des transports, de la force des animaux qu'il emploie. Disons pourtant qu'en réalité la

résistance sur les routes est ordinairement supérieure à 3 pour 100. Généralement elle varie, même en plaine, entre 3 et 6 pour 100. Dans quelques cas elle s'élève plus haut encore. Puis, de l'effet utile de la force motrice il faut déduire le poids de la voiture. Mais l'économie de force que procurent les routes, même en tenant compte de toutes les déductions, est encore considérable. Dans la pratique on peut estimer à 200 kilog. la charge d'un bon cheval de bât, marchant au pas sur une bonne route, et à 1,000 kilog., indépendamment de la voiture même, le poids que, dans les mêmes conditions, transporte un bon cheval de trait.

Dans nos idées modernes les routes nous apparaissent comme la condition inséparable de toute société; nous croirions volontiers qu'elles sillonnaient le globe quand il sortit des mains du Créateur. Accoutumés que nous sommes à les voir servir à la circulation de tout ce qui entretient la vie dans le corps social, l'existence du genre humain, sans elles, nous semble un problème. Le genre humain cependant a foulé durant bien des siècles la surface raboteuse de la planète, avant d'y avoir multiplié ces voies unies et régulières sur lesquelles les voitures circulent et qu'on nomme des routes, avant même de s'y essayer. Telle est encore, au temps où nous vivons, la condition de la majeure partie des sociétés. Telle est notamment celle du peuple chinois, dont j'aime à citer l'intéressant exemple. A proprement parler, il n'y a pas de routes en Chine, et quoi qu'il y ait beaucoup de canaux, la plupart des transports se font à dos d'homme dans le Céleste Empire. C'est aussi la condition des peuples de l'Inde : il n'existe guère dans cette contrée que quelques lambeaux de routes, établis par les Européens, pour se promener en voiture, autour des grandes villes, où ils sont réunis, telles que Calcutta, Bombay,

Madras (1). En un mot, dans cet immense continent de l'Asie, que couvre une population de cinq cents millions d'habitants, il n'y a pas de grandes routes semblables aux nôtres ; s'il s'y rencontre quelques chemins praticables aux charrettes, ce n'est que par exception. La charrette même, cet appareil si utile et si simple qu'il nous semble l'accompagnement obligé de la civilisation primitive, la charrette y est sinon inconnue, du moins d'un usage extrêmement restreint et pour ainsi dire accidentel. Il en est de même au surplus dans les neuf dixièmes de l'Afrique et les trois quarts du Nouveau-Monde.

Dans l'Europe même il y a tel grand empire qui est presque dépourvu de routes pendant une bonne partie de l'année, bien que la nature paraisse avoir pris à plaisir d'y niveler le sol ; je veux parler de l'empire de toutes les Russies. La Russie d'Europe est une des parties du globe où le sol est le mieux aplani ; on y trouverait à peine une montagne de la hauteur de Montmartre. Dans toute son étendue cependant il n'y a de chemins bien viables, à l'exception de quelques directions importantes, comme par exemple de Saint-Pétersbourg à Moscou, que ceux que font les gelées et la neige. Quand l'hiver a disparu, les transports y deviennent d'une difficulté extrême. Mais du moins les charrettes ou les traîneaux y sont familiers au vulgaire; tandis qu'on pourrait citer telle partie de l'Europe, beaucoup plus rapprochée de nous, que dis-je, tel département de la France, où hier encore voitures et charrettes étaient ignorées : telle est la Corse. Lorsque, il y a peu de mois, après l'achèvement d'une partie des routes que le gouvernement avait fait commencer en 1836, le préfet de la Corse a pu faire en

(1) Présentement on est occupé à y construire des chemins de fer.
(*Note de la présente édition.*)

voiture sa tournée de révision, une chose a surtout frappé l'attention et piqué la curiosité des habitants, au delà de la banlieue d'Ajaccio et de Bastia, c'est la voiture du préfet : ceux qui n'étaient pas venus sur le continent, n'avaient encore rien vu de pareil.

Je pourrais vous signaler de vastes et beaux pays, où se meut une population qu'on dirait florissante, pourvus de superbes édifices, entretenant une armée, étalant plusieurs des dehors de la civilisation, et dans lesquels cependant, au moment où je parle, les moyens de transport mécanique les plus simples n'ont pas encore pénétré ou n'existent qu'à l'état d'échantillon. Le Mexique entre autres, se trouve dans ce cas. Me rendant à Mexico, je rencontrai, à une lieue de la Véra-Cruz, des hommes occupés à réparer la route que je suivais. Ils allaient chercher à quelque distance les pierres et la terre qu'ils employaient à cette opération. Je fus frappé de voir qu'ils ne se servaient ni du tombereau, ni même de la brouette ; ils apportaient dans des paniers, sur leur tête, tous les matériaux dont ils faisaient usage. Ma première impression avait été d'admirer la pose vraiment élégante de ces ouvriers mexicains qui, avec leur panier sur la tête, ressemblaient à des cariatides. Mais ce sentiment ne tarda pas à faire place à la pitié. Il est en effet bien aisé de comprendre que, lorsque la force de l'homme est employée à un pareil usage, son salaire est nécessairement mince et sa condition misérable. Arrivé à Mexico, je fus encore témoin d'un spectacle semblable : dans l'enceinte de la Douane, les portefaix chargeaient et portaient les ballots sur la tête ou sur le dos. Il y avait bien quelques brouettes dans un coin des magasins. Un étranger (je crois que c'était un Français) en avait fait cadeau à l'administration, espérant que l'usage de ce véhicule ne tarderait pas à se répandre. Mais nullement.

On les avait conservées comme des objets de curiosité, et personne ne songeait à s'en servir. A Mexico cependant il y a des voitures et des carrosses ; on va même de la Véra-Cruz à Mexico en diligence.

L'anatomie comparée détermine, à l'inspection d'un ou deux fragments de la charpente osseuse d'un animal, quelles ont été les conditions générales de son existence. De même, Messieurs, des deux simples faits que je viens de rapporter, vous pouvez hardiment tirer la conséquence, que la nation où de pareilles choses se passent appartient à une civilisation arriérée : telle est en effet la condition actuelle du peuple qui habite cette riche contrée du Mexique, à qui semblaient réservées des destinées plus heureuses.

La France, Dieu merci, est assez amplement pourvue de routes ; mais elle a beaucoup à faire encore pour porter à un état d'entretien comparable à ce qu'on voit en Angleterre, toutes celles qui sont classées et même ouvertes au commerce.

Les routes royales classées forment un développement de près de..............................	35,000 kilom.
Les routes départementales classées dépassent...	37,000
Enfin, la loi du 21 mai 1836 (1) commence à porter ses fruits. On compte actuellement 45,000 kilom. de chemins vicinaux de grande communication classés..................................	45,000
TOTAL des routes classées.......	117,000 kilom. (2)

(1) Cette loi a institué une classe intermédiaire entre les routes départementales et les chemins communaux proprement dits ; ce sont les chemins vicinaux de grande communication. Ils s'exécutent par le concours des départements et des communes, et sont placés sous la direction immédiate de l'autorité départementale.

(2) Depuis 1841, l'état des routes s'est beaucoup amélioré. Une bonne partie des lacunes a été comblée, des rectifications nombreuses ont été

Les chemins vicinaux proprement dits offrent un développement considérable; mais ils ne sont l'objet d'aucun entretien sérieux. Il est à craindre qu'ils ne restent longtemps dans cet état. Leur étendue est de 700,000 kilomètres (1).

Les fonds que la France consacre tous les ans à perfectionner ou à compléter ce système de voies de communication sont considérables.

opérées et ont fait disparaître des rampes trop raides; des ponts ont été construits en grand nombre; l'entretien s'est perfectionné; beaucoup de routes qui n'étaient que classées, c'est-à-dire qui n'existaient que sur le papier, ont été mises à exécution, et enfin de nouveaux classements ont eu lieu et ont été suivis d'effet. Ces deux dernières observations s'appliquent spécialement aux routes départementales et plus encore aux chemins vicinaux de grande communication.

En ce moment (1855) la longueur des routes impériales est de 36,000 kilom., dont 35,600 sont à l'état d'entretien. Avec 150 millions on achèverait toutes les lacunes et toutes les rectifications projetées.

Les routes départementales classées ont un développement de 45,000 kil., dont 38,800 sont à l'état d'entretien.

Quant aux chemins de grande communication classés, ils ont une longueur de 68,000 kilomètres, dont 45,300 sont à l'état d'entretien. Le reste s'exécute avec vigueur.

En résumé, aujourd'hui le développement des routes classées est de 149,600 kilom., savoir :

Routes impériales	36,000
— départementales	45,600
Chemins de grande communication	68,000
Total	149,600

En ne comptant que les parties portées à l'état d'entretien, on trouve un total de 119,700 kilom., savoir :

Routes impériales	35,600
— départementales	38,800
Chemins de grande communication	45,300
Total	119,700

(1) En centralisant les ressources, par la création de ce qu'on a nommé les chemins vicinaux de moyenne communication, une partie appréciable des chemins vicinaux proprement dits a été beaucoup améliorée.

(*Note de la présente édition.*)

Les routes royales et les ponts figurent au budget ordinaire pour une somme de 32 à 33 millions (1) : les ponts en absorbent une certaine partie. Indépendamment de cette allocation annuelle, les Chambres ont, par la loi du 14 mai 1837, ouvert au Ministère des travaux publics un crédit extraordinaire de 84 millions, spécialement destiné aux routes royales, dont il devait avoir été fait emploi au 1er janvier 1846. Par suite des changements apportés au budget l'année dernière, le terme final est reporté au 1er janvier 1848.

Les routes départementales sont aussi l'objet d'une sollicitude active. Il faut estimer que, soit pour les entretenir, soit pour exécuter celles qui sont classées, les départements s'imposent un sacrifice annuel de 15 à 20 millions.

Enfin les chemins de grande communication reçoivent des départements et des communes, en argent ou en prestations, une somme annuelle d'environ 20 millions.

Quant aux chemins vicinaux, leur contingent, eu égard à leur longueur de 700,000 kilom., est assez modéré. Il est de 30 millions, mais ces 30 millions sont mal dé-

(1) Cette somme avait été successivement portée à 47,800,000 fr. (Voir le budget de 1847), savoir :

Service ordinaire des routes et ponts...........	31,900,000
Service extraordinaire, lacunes et rectifications.....	15,000,000
— ponts......................	900,000
Total...............	47,800,000

La somme a été diminuée depuis. Elle est aujourd'hui inscrite au budget pour 34,300,000 fr., savoir :

Routes et ponts (service ordinaire)...............	28,200,000 fr.
Lacunes	800,000
Rectifications..................................	4,000,000
Ponts (extraordinaire)..........................	1,300,000
Total...............	34,300,000

Dans ces sommes ne sont pas comprises les dépenses spéciales faites en Corse. (*Note de la présente édition.*)

pensés et ne représentent en réalité qu'une somme beaucoup moindre (1).

Au total donc, la somme que la France dépense tous les ans à améliorer la viabilité de son territoire est forte, en ne comptant que les routes. Elle paraîtra telle surtout, si l'on considère les progrès qu'a faits l'art de l'ingénieur depuis une cinquantaine d'années et ceux qu'il accomplit encore tous les jours, progrès qui permettent, avec une somme donnée, d'obtenir de bien plus grands résultats qu'autrefois.

Les Romains établissaient leurs chaussées avec trois couches de maçonnerie étendues l'une au-dessus de l'autre. Telle était la solidité de ces constructions, qu'il existe encore, dans les pays jadis soumis à la domination romaine, non-seulement des vestiges de ces voies célèbres, mais même des tronçons entiers en état passable de conservation. Mais c'était fort cher.

Il y a environ un demi-siècle, on était dans l'usage de paver les routes. Ce système était dispendieux, surtout de premier établissement : il ne faut pas s'étonner s'il y avait alors si peu de routes dignes de ce nom. Depuis cette époque on a tout à fait renoncé au pavé, excepté dans un petit nombre d'endroits, aux abords de Paris notamment, où une circulation extraordinairement active le fait encore préférer. La méthode qu'on emploie partout aujourd'hui consiste simplement, après avoir préalablement nivelé le sol, à le charger, dans une largeur déterminée, d'une couche de pierres concassées, grosses à peu près comme la moitié du poing. Mais l'épaisseur généralement adoptée, il y a cinquante ans, pour la couche d'empierrement, était de 40 à 50

(1) Le montant des ressources affectées aux chemins vicinaux de toute espèce est aujourd'hui de 62 à 64 millions, tout compris, c'est-à-dire avec les prestations en nature. (*Note de la présente édition*)

centimètres. Les ingénieurs les plus habiles se contentent maintenant de 15 à 20 centimètres. Je connais même des routes très-roulantes, pour me servir de l'expression vulgaire, et de très-bonne apparence, qui ont été construites avec 10 ou 12 centimètres seulement (1). Elles reviennent à 4,000 ou 5,000 fr. le kilom., abstraction faite des ponts, et quelquefois un peu moins. Une belle route pavée, coûte 40 à 45,000 fr. par kilom., tout compris. Jugez, d'après ces chiffres comparatifs, combien l'on peut aujourd'hui, avec une somme déterminée, pourvoir à l'établissement d'une plus grande étendue de routes que par le passé.

Vous n'attendez pas de moi que je décrive les procédés techniques au moyen desquels ce mode de viabilité est parvenu au degré de perfectionnement dont nous jouissons; mais le nom des hommes à qui nous en sommes redevables mérite d'être signalé, car le service qu'ils ont rendu à la civilisation est de ceux qui ont droit à la reconnaissance publique. Celui qui a inventé le système de l'empierrement est un Écossais dont le nom vous est familier, car les routes construites d'après cette méthode ont reçu le nom de cet homme ingénieux et l'ont rendu populaire; sa renommée est universelle, c'est Mac-Adam. La reine Victoria vient de le faire baronnet. Deux Français ont amélioré le système de Mac-Adam, ce sont M. Berthault-Ducreux, qui s'y consacre depuis une vingtaine d'années, et M. Dumas, ingénieur en chef de la Sarthe. Ce dernier ingénieur a construit dans le département où il dirige le service, avec une dépense très-modique, et entretient à peu de frais des routes qui ressemblent aux allées d'un jardin.

Au moyen du rouleau compresseur que, sous l'in-

(1) C'est ce qu'on peut voir dans le département de la Sarthe : dans ce cas, la pierre est cassée plus menu.

fluence de la routine, on emploie très-peu encore, les routes empierrées peuvent être, dès le premier jour, aussi unies, aussi aisées à parcourir que si on les avait pavées avec le plus grand luxe (1).

Essayons de nous former une idée approximative de ce que la France aurait à gagner au perfectionnement de ses routes, seulement des 117,000 kilom. de routes royales, départementales et vicinales, sans parler des chemins communaux.

On estime que la totalité des transports qui s'effectuent sur ces routes coûte annuellement 500 millions. Cet impôt, que les consommateurs acquittent sans y trop regarder, n'en est pas moins égal à près de la moitié du budget dont le paiement arrache aux contribuables des plaintes amères. Or, nous avons dit que, sur des routes parfaitement établies et entretenues, comme on en voit déjà dans quelques départements, l'effort nécessaire à la traction est d'environ 3 pour 100 du poids traîné. Sur la plus grande partie des routes, il est plus considérable; il est de 4, 5, 6 pour 100, et quelquefois plus. Supposons que les routes soient améliorées à ce point, non que la traction soit universellement réduite à 3 pour 100, mais seulement que la moyenne des frais de traction soit diminuée d'un cinquième, le résultat serait, pour le pays, une économie nette de 100 millions par an. Admettons qu'au lieu d'être d'un cinquième la réduction moyenne soit de moitié — et cette hypothèse n'est pas aussi exagérée qu'on pourrait le croire au premier abord — le bénéfice est alors de 250 millions par an.

(1) Depuis 1841, l'usage du rouleau compresseur s'est beaucoup répandu. On peut dire qu'il est devenu général. C'est une grande amélioration. Les efforts de M. Schattenmann ont beaucoup contribué à accréditer le rouleau compresseur.

(*Note de la présente édition.*)

Que serait-ce, si cette amélioration, au lieu d'être bornée aux routes proprement dites, était étendue aux chemins vicinaux de la dernière espèce qui présentent, je le répète, un développement de 700,000 kilomètres?

L'amélioration des routes, des chemins vicinaux en particulier, peut sembler une œuvre vulgaire ; ce n'est pas une de ces entreprises qui frappent l'imagination et la captivent. Il en est peu cependant qui fussent aussi utiles. Si seulement l'on parvenait à bien appliquer toutes les ressources qu'offre la loi de 1836, si l'emploi en était dirigé habilement et judicieusement, la France, en un demi-siècle, aurait changé de face. Les nombreuses familles que le mauvais état des chemins tient confinées dans les campagnes seraient admises à goûter les jouissances de la civilisation, qui leur sont aujourd'hui refusées. On verrait cesser le contraste extrême qui distingue les citadins des paysans. Tout est différent entre eux aujourd'hui, les idées, les mœurs, les habitudes ; cet abîme qui fait de la France deux nations serait comblé, et l'unité de la famille française serait affermie. On se plaint, non sans juste raison, de ce que les carrières libérales sont encombrées : on ne voit qu'avocats sans cause, médecins sans clientèle, aspirants-fonctionnaires sans fonction ; on ne rencontre que savants qui ne peuvent tirer parti de leur science, qu'écrivains sans lecteurs. Les villes regorgent de jeunes hommes pleins d'intelligence et de séve, que tourmente une activité sans emploi. L'agriculture au contraire est dédaignée, et après avoir fait au collége de pompeuses phrases sur cet art, le premier de tous, que Cincinnatus a pratiqué et ennobli, on rougirait de s'y adonner. C'est une situation funeste : chacun en accuse hautement les vices et en signale les dangers. Or, n'est-il pas évident qu'au nombre

des causes qui l'ont engendrée et qui la perpétuent, il faut compter le déplorable régime auquel la difficulté des communications assujettit l'homme qui habite la campagne? Il doit vivre seul, sans commerce avec personne, sevré de ce qui alimente l'esprit, privé de ces relations qui font le charme de l'existence. Il n'est pas surprenant que ceux en qui l'éducation a développé les nobles instincts de l'intelligence, qui ont contracté les habitudes et pris les goûts raffinés que donne la fréquentation des cités, refusent d'adopter un pareil genre de vie. Mais délivrez l'habitant de la campagne du blocus où il est enfermé pendant six mois de l'année, établissez autour de lui des communications nombreuses et faciles, étendez jusqu'à sa demeure et activez à son profit la circulation des produits et des idées : il est légitime d'espérer, sans se faire illusion, qu'on verrait alors se dégorger les canaux qui mènent aux professions libérales. Les champs se peupleraient d'une race nouvelle, heureuse d'appliquer son intelligence et son activité à doubler leur fécondité ; l'agriculture enfin serait florissante et deviendrait pour le pays entier une source intarissable de richesses.

Je le dis avec conviction, Messieurs, les routes, les voies les plus ordinaires de communication, sont de l'utilité la plus grande, et l'influence qu'elles exercent sur le sort des populations est incalculable. Aussi je voudrais que, tandis que notre patrie débute enfin dans la carrière des voies de communication les plus perfectionnées, des chemins de fer, elle fît en même temps les plus énergiques efforts pour améliorer ses chemins vicinaux. C'est là encore une fois une affaire de peu d'apparence, mais non de peu d'intérêt ; elle manque de brillant ; que cela ne nous empêche pas d'en voir l'importance. Tout ce qui reluit n'est pas or, dit le proverbe : de même aussi, tout ce qui est or ne reluit pas.

Combien de fois n'est-il pas arrivé que des événements ou des actes de peu d'importance et quelquefois futiles aient eu le privilége d'absorber l'attention publique et de préoccuper les générations qui en étaient spectatrices, comme si c'eussent été les plus grandes affaires du genre humain ; tandis que les faits qui étaient de nature à exercer une profonde influence, qui importaient à tous les hommes sans exception, étaient réputés infimes ou subalternes? Pendant une suite de siècles, parmi les sociétés européennes, les tournois, les expéditions téméraires, les batailles, le siége d'une place fortifiée, une principauté à conquérir en Flandre ou à enlever en Italie d'un coup de main, ont été, au jugement du vulgaire, les affaires les plus sérieuses, les seules qui méritassent de fixer l'attention des hommes. Au gré de l'opinion dominante alors, qu'importaient, par exemple, les discussions des seigneurs avec les habitants des villes situées dans leurs domaines et les transactions par lesquelles on se mettait enfin d'accord? Et pourtant ces discussions et ces transactions préparaient l'affranchissement des communes. C'était le berceau d'où devait sortir le tiers état pour tout maîtriser.

Que ces exemples nous profitent, Messieurs, et que les luttes passionnées de la politique, les tournois parlementaires, les joutes brillantes de la tribune ne nous fassent pas méconnaître les intérêts vitaux qui se dissimulent sous une enveloppe sans éclat. Des mesures administratives qui ont pour objet de briser des cailloux et de les répandre sur une lisière de terrain plus ou moins aplani, et la loi des chemins vicinaux, qui se révèle par des agents tels que des piqueurs et des cantonniers, dépourvus de tout aspect poétique, tout cela peut, au premier abord, ne sembler digne, que d'une considération tout à fait médiocre. Gardons-nous néanmoins

ici de tout sentiment de dédain. Sous ces apparences modestes et obscures se cachent de grandes choses, d'insignes bienfaits pour la civilisation.

NEUVIÈME LEÇON.

II. Des voies navigables et spécialement des canaux.

Messieurs,

« Les fleuves, a dit Pascal, sont des chemins qui marchent et qui portent où l'on veut aller. » A ce compte, les fleuves et les rivières seraient évidemment les plus économiques, les plus commodes et les plus parfaits des moyens de transport. Malheureusement ce mode de viabilité offre des inconvénients qui en atténuent assez notablement la valeur et en déprécient l'usage. Les fleuves parfois s'enflent, débordent et roulent leurs eaux grossies avec une violence terrible : téméraire serait le nautonier ou le commerçant qui oserait alors s'y hasarder. A certains mois de l'année, justement dans la saison qui convie le plus aux voyages, ils semblent s'être évanouis dans leur lit, et laissent les bateaux échoués sur le gravier. Les uns sont sujets à la gelée; les autres sont hérissés de rochers ou encombrés de bancs de sable; la plupart ont leur cours troublé par des rapides et des chutes, effroi des mariniers. Puis, il ne suffit pas de descendre les fleuves, il faut encore les remonter, et ils présentent généralement, dans l'état de nature, d'assez grands embarras à la remonte. Ils en offraient de bien plus sérieux avant qu'on eût fait la belle découverte du bateau à vapeur, et sous ce rapport ce n'est pas une

exagération de dire que cette invention a décuplé l'utilité des fleuves et des rivières. Mais toutes les rivières n'ont pas assez de profondeur pour porter des bateaux à vapeur : alors la remonte se fait au moyen du halage, par des chevaux ou des hommes placés sur la rive. Avec un bon chemin de halage, la plupart des fleuves, sont pendant les deux tiers de l'année, des voies de communication économiques.

Les canaux sont des sortes de rivières artificielles que l'industrie de l'homme creuse et emplit, et qui, sous beaucoup de rapports, sont supérieures à celles que fait couler la nature. Ils sont exempts de la plupart des inconvénients que présentent les cours d'eau naturels. Avec eux, on n'a à redouter ni les chutes, ni les écueils, ni les crues, ni les sécheresses si on les a munis de quelques réservoirs. Ils diffèrent notamment des cours d'eau naturels en ce qu'ils n'ont pas de courant appréciable, ce qui rend la navigation sur les canaux aussi aisée à la remonte qu'à la descente. Cet avantage provient de ce que leur fond n'a point de pente. Le lit des rivières a toujours une inclinaison plus ou moins prononcée vers la mer, de 5 mètres, de 3 mètres, par exemple, ou même de 1 mètre seulement sur 10,000. Un canal au contraire se compose d'une série de bassins successifs (1), parfaitement de niveau, étagés les uns au-dessus des autres. On descend ou on s'élève d'un bassin au suivant, au moyen d'un appareil en maçonnerie qu'on appelle un *sas*, ou un *sas éclusé*, ou une *écluse*, dont le mécanisme vous est trop connu pour que je m'arrête à le décrire. Vous avez tous vu au moins les écluses du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin (2).

(1) C'est ce qu'on nomme un bief.

(2) Le sas ou l'écluse est, dans notre civilisation occidentale, une inven-

Il suffit, d'ailleurs, d'une très-petite quantité d'eau pour alimenter un canal, et c'est pour ce motif qu'on a peu à y craindre la sécheresse. La plus modeste rivière en fournirait plus qu'il n'en faut à des canaux portant des barques grosses comme des navires. Le canal du Midi, qui est, on peut le dire, une des gloires de la France en matière de travaux publics, puisque à l'époque où il a été exécuté rien de pareil n'existait en Europe ni dans le monde entier, est approvisionné par de petits ruisseaux qu'un enfant franchirait en se jouant, lesquels réunissent leurs eaux dans un réservoir célèbre, celui de Saint-Féréol. Toute la navigation du canal repose sur ce réservoir, dont l'aspect est imposant, et dont cependant la contenance n'est guère que de six millions de mètres cubes : c'est moins d'eau que n'en roule la Seine en vingt-quatre heures, alors qu'elle est au plus bas (1).

Un avantage qui recommande encore puissamment les canaux, c'est que, jusqu'à un certain point, on les fait passer pour ainsi dire où l'on veut, et qu'ils permettent de franchir, à l'aide d'un système d'écluses et même, à la rigueur, de plans inclinés desservis par des machines fixes, des déclivités sur lesquelles les rivières ne pourraient exister que sous la forme de cataractes.

Ce système de viabilité a cependant des embarras qui lui sont propres : les canaux, surtout quand ils

tion du quinzième siècle due à un ingénieur italien. Je dis notre civilisation occidentale, parce que les Chinois, qui ont presque tout inventé avant nous, avaient depuis longtemps quelque chose de semblable. Les Grecs et les Romains pouvaient essayer, sauf à n'y pas réussir, de creuser des rivières artificielles qui nécessitaient autant d'eau qu'une rivière naturelle. C'est dire que la création d'une ligne de navigation artificielle leur était impossible, excepté dans les pays où le sol n'offrait aucune pente, circonstance qui ne se présente que sur le bord de la mer.

(1) Pendant l'étiage, c'est-à-dire à l'époque de l'année où elle est réduite à sa plus simple expression, la Seine roule habituellement 100 mètres cubes par seconde, ou 8,640,000 mètres cubes en un seul jour.

sont mal entretenus, sont exposés à des fuites d'eau dont l'effet est de laisser les bateaux à sec. L'eau y gèle plutôt et y dégèle plus tard que dans les rivières; cette circonstance a peu de gravité dans les régions tempérées comme la France, où les masses d'eau gèlent rarement, et seulement pour fort peu de jours lorsque le cas arrive. Elle a au contraire de la gravité dans les pays où les hivers sont rudes : aux États-Unis, les canaux restent gelés plusieurs mois; dans les États de New-York, de Pensylvanie et d'Ohio, dont tous les canaux sont au sud de 43° de latitude, il faut compter sur un chômage d'hiver de quatre à cinq mois (1). La circulation y est encore interrompue pendant tout le temps nécessaire au curage du canal; il convient toutefois de remarquer que cette opération, qui exigeait autrefois un chômage annuel, ne se renouvelle maintenant que tous les trois ans sur certains canaux d'un entretien parfait, et que même sur le canal du Midi on espère n'avoir bientôt plus à subir que des chômages quatriennaux. Enfin, les canaux semblaient affectés jusqu'à ces derniers temps, d'une autre imperfection qu'on pouvait supposer irremédiable : ils ne se prêtaient pas bien à une circulation rapide; mais, aujourd'hui, cet inconvénient a été levé sur un certain nombre de canaux, où il y avait lieu de s'en préoccuper particulièrement. Les voyageurs parcourent 11 kilomètres par heure sur le canal du Midi. Les *bateaux-ra-*

(1) La moyenne de six années sur le canal Érié m'a donné quatre mois et onze jours; sur le fleuve Hudson, dans lequel le canal se décharge, c'est de trois mois. En France, sur le canal du Midi, qui est tout entier au nord du cercle de latitude que nous venons de citer, et dont le point de partage est dans les montagnes à une assez grande élévation, la gelée n'oblige pas à une suspension de plus de huit jours. Dans le nord de la France, sur le canal de Mons à Condé, qui est coupé en deux par la ligne frontière de la France et de la Belgique, la clôture moyenne pour cause de gelée, pendant cinq ans, de 1834 à 1839, a été de vingt-quatre jours.

pides du canal de l'Ourcq, imitant en cela ceux de plusieurs canaux de l'Écosse (1), marchent avec une vitesse effective de 15 à 16 kilomètres. Pour les marchandises, il y a déjà longtemps qu'on a organisé des services accélérés, plus dispendieux que le service ordinaire, qui font de 80 à 100 kilomètres par vingt-quatre heures. Il convient toutefois de remarquer que, sur les canaux, les frais de traction augmentent beaucoup avec la vitesse, et que la navigation rapide, je parle de celle qui atteint de 11 à 12 kilomètres par heure, y est appliquée au transport des personnes et non à celui des marchandises, à l'exception des articles dits de messagerie.

La destination essentielle des canaux, à l'époque où l'on s'est mis à en construire en quantité, a été de transporter des masses et d'accomplir ce service à beaucoup plus bas prix que les voies de terre. Ils devaient remplir cet objet, à un degré remarquable ; chacun a pu remarquer en effet combien il est facile de mouvoir un objet sur la surface de l'eau dans le bassin d'un jardin. La charge que traîne communément un cheval sur une route en bon entretien est de 1,000 kilogrammes ; sur les canaux du nord de la France ou sur ceux de la Belgique, on voit quelquefois un cheval attelé à un poids centuple (2).

On estime que les frais de transport par le roulage ordinaire, sur une bonne route macadamisée, s'élèvent en

(1) C'est en Écosse que cette innovation ingénieuse et utile a été pratiquée pour la première fois.

(2) Voici quelques renseignements extraits du *Précis historique et statistique des voies navigables en France*, par M. Ernest Grangez :

Sur le canal de Saint-Quentin, des bateaux chargés de 188 à 200 tonnes de charbon sont halés par deux chevaux ; ils font deux kilomètres à l'heure (page 167).

Sur le canal de la Sambre à l'Oise, la charge moyenne est, pour les bateaux de charbon, de 200 tonnes ; les bateaux ordinaires ne sont généralement halés que par un seul cheval avec une vitesse de 1 kilomètre à l'heure (page 585). (*Note de la présente édition.*)

France, dans hypothèse une favorable, à 20 centimes par 1,000 kilogrammes pesant et par kilomètre parcouru. Plus communément, c'est de 25 centimes. Or, sur un canal en bon état, ce n'est chez nous que 1 centime et demi pour des marchandises communes qui se présentent en grande quantité et réclament peu de soin. Si donc le canal et la route sont l'un et l'autre affranchis de péage, on voit que, pour la même somme, une marchandise du genre de celle dont nous parlons pourra faire environ treize fois autant de trajet sans supporter plus de frais, et aller, aux mêmes conditions qu'auparavant, chercher un marché treize fois plus éloigné. Ce simple rapprochement dit assez combien est grande l'influence qu'un canal peut exercer sur toute industrie dont les productions sont pesantes. Il ressort de là que les industries métallurgiques ont eu beaucoup à attendre des canaux. On voit aussi que les canaux sont de grands bienfaits pour l'agriculture, dont la plupart des produits sont volumineux et lourds.

Aussi a-t-on justement signalé les services que certains canaux avaient rendus à la culture et à la propriété territoriale. Dupont de Nemours et Huerne de Pommeuse l'ont fait pour le canal du Midi. « Les propriétés, a dit le premier, reçoivent par le service du canal, une augmentation de 20 millions de revenus, toute dépense de culture payée. L'Etat a touché de ces 20 millions de revenus, par les tailles et vingtièmes ou impôts équivalents, au moins 5 millions tous les ans, et 500 millions en un siècle. » Gauthey et Dutens ont fait des calculs du même genre pour le canal du Centre. Divers écrivains ou administrateurs américains, parmi lesquels je citerai M. S. B. Ruggles, en ont fait autant pour le canal Erié. Ce dernier canal, je l'ai déjà fait remarquer, n'a produit rien moins qu'une révolution aux États-Unis.

Il a permis à la culture de s'établir sur d'immenses espaces qui jusque-là étaient abandonnés, parce que le cultivateur, en l'absence de moyens de transport économiques, n'aurait su que faire de ses denrées. Il a favorisé singulièrement le développement sinon la création de plusieurs des États de l'Ouest.

Il est bien entendu que, pour avoir cette grande utilité, un canal doit être en bon état d'entretien, afin que la circulation y ait une certaine célérité et offre cette ponctualité en dehors de laquelle les transactions commerciales sont trop incertaines pour qu'on s'y adonne.

Malgré leurs imperfections nombreuses, les canaux exploités par l'Etat en France ont encore une circulation qui dépasse l'équivalent de 100,000 tonnes allant d'une extrémité à l'autre. Sur le canal du Midi, la circulation, ramenée de même au parcours total, est de 163,000 tonnes (1). Sur le canal Erié, c'est incomparablement davantage, surtout à cause de la prodigieuse quantité de bois de charpente et autres, qui descend de l'intérieur vers le littoral, et d'une grande masse de farine qui vient de l'ouest se répandre sur le littoral de l'Atlantique. En 1836 le canal Erié a reçu 631,000 tonnes dans la direction de l'ouest à l'est, et 121,000 dans la direction opposée. Depuis lors ce tonnage n'a pu manquer de beaucoup s'accroître (2).

(1) En 1853 le tonnage du canal, ramené au parcours total, a été de 230,868 tonnes (Ernest Grangez, page 417). (*Note de la présente édition.*)

(2) Pour une époque plus rapprochée, voici quelques renseignements que j'extrais des rapports émanés de l'administration des canaux de l'État de New-York pour 1850. Les documents de cette administration ont toujours été remarquables par leur clarté et leur bon ordre.

Le mouvement commercial du canal Erié a toujours été en augmentant. En 1850, les arrivages à l'extrémité orientale ont atteint 1,400,292 tonnes de 1000 kilogr., au lieu de 380,157 en 1836. Le mouvement dans le sens de la remonte a été de 379,462 tonnes qui se sont réparties sur les différents canaux, au lieu de 121,353 en 1836. Le mouvement général des

En présence de ces résultats on s'explique très-bien l'admiration que les canaux excitaient à une époque encore rapprochée de nous. On sait que l'ingénieur Brindley, qui partagea avec le duc de Bridgewater l'honneur de donner l'impulsion à la canalisation de l'Angleterre, disait dans son enthousiasme que Dieu n'avait fait les rivières que pour alimenter les canaux.

La France a ouvert au dix-septième siècle deux canaux, celui de Briare et celui du Midi. Le dernier est une œuvre de génie. Il fallut la persévérance et le dévouement d'un bon citoyen, Paul Riquet, et la volonté éclairée d'un grand ministre, Colbert, pour qu'il fût entrepris et mené à fin. Pendant le dix-huitième siècle, on exécuta plusieurs petits canaux dans le voisinage de la mer, tant au nord, dans la Flandre et l'Artois, qu'au

canaux de l'État, qui se sont groupés autour du canal Erié comme autour d'une artère principale, a été en 1850 de 2,790,492 au lieu de 1,188 902 en 1836. La valeur des objets transportés est montée en 1850 à 156,398,000 dollars (833,601,000 francs); en 1836 elle était de 67,634,000 (360,489,000 francs), la masse d'objets de toute sorte qui ont été vomis dans le fleuve Hudson, tant par le canal Erié que par le canal Champlain, a été de 1,843,714 tonnes contre 631,587 en 1836, sur quoi il y a eu, en barils de farine, 418,838 tonnes au lieu de 113,359 en 1836.

Le nombre des bateaux en activité de service était, en 1850, de 5,015 d'un tonnage de 309,822 tonnes. On n'a pas le relevé exact de cette batellerie pour 1836, mais on sait qu'en 1843 il n'y avait que 2,126 bateaux d'un tonnage proportionnellement moindre, car l'ensemble n'était que de 106,530 tonnes.

Le mouvement commercial composé des provenances des autres États ou du Canada, ou d'articles destinés à ces diverses contrées, qui s'opérait par les canaux de l'État de New-York, s'élevait en 1850 à 72,661,000 dollars (387,283,000 francs), contre 15,217,000 (80,007,000 francs) en 1836. Le nombre des éclusées a été, à l'écluse nommée *Alexander's Lock*, qui est à côté de Schénectady, vers l'extrémité orientale du canal Erié, de 38,444 en 228 jours, qui ont formé toute la durée de la navigation, en 1850. C'est une moyenne quotidienne de 168 éclusées. On en a eu dans un seul jour 304; ce qui suppose moins de cinq minutes pour le passage d'un bateau tant de nuit que de jour. En 1836 le nombre des éclusées sur le même point avait été de 25,516. (*Note de la présente édition.*)

midi, dans le bas Languedoc, et on en commença un fort important, le canal de Bourgogne ; mais ce dernier était inachevé, et même peu avancé quand éclata la révolution. A proprement parler, il n'est pas encore terminé aujourd'hui. Peu avant la révolution, l'on avait entrepris le canal du Centre et le canal du Nivernais, et on s'était préparé à en ouvrir d'autres. Le gouvernement impérial et celui des deux branches de la maison de Bourbon ont continué ce qui était commencé, et y ont ajouté de nouvelles lignes, surtout en vertu des lois de 1821 et 1822, et de diverses lois rendues de 1836 à 1848. Leurs plus remarquables ouvrages sont le canal latéral à la Loire, les canaux de Bretagne, celui du Rhône au Rhin, le canal latéral à la Garonne, le canal de la Marne au Rhin. L'industrie privée a aussi exécuté quelques lignes en France, non-seulement autrefois à la faveur du régime municipal, mais de nos jours par le moyen des compagnies; citons à ce titre, parmi les canaux récents, le canal de Roanne à Digoin, et le canal de l'Oise à la Sambre. On a de plus canalisé en France beaucoup de rivières au moyen de barrages accompagnés d'écluses, et on a effectué, dans le lit de plusieurs autres, des améliorations utiles. On estime que, indépendamment des canaux, nous possédons en France 8,600 kilomètres de navigation fluviale (1).

Pendant le dix-huitième siècle et le commencement

(1) La France possède 13,100 lignes de navigation naturelles ou artificielles, sur lesquelles 900 kilomètres environ ne permettent qu'une navigation descendante. La distinction est difficile à faire entre les rivières et les canaux, à cause des rivières canalisées qu'on pourrait ranger également dans l'une et l'autre catégorie. Toutefois on peut estimer que les rivières proprement dites forment 8,600 kilomètres et les canaux 4,500. Je renvoie pour plus de détails à l'ouvrage déjà cité de M. Ernest Grangez.

Il résulte des relevés de M. Ernest Grangez (page 746), que, de 1821 à 1853, ces deux années incluses, le total des dépenses faites pour améliorer le système de la navigation en France, s'élève à 636 millions, en y comprenant la somme obtenue par les emprunts spéciaux de 1821 et 1822

du dix-neuvième, les Anglais ont exécuté une grande quantité de canaux, qui ont beaucoup ajouté à la richesse nationale : avant eux et avant les Français, les Hollandais, dont le sol aqueux et nivelé s'y prêtait admirablement, avaient construit des canaux intéressants dont plusieurs ont assez de profondeur pour recevoir des bâtiments de mer. Rien n'est plus multiplié aujourd'hui que les canaux en Hollande. Les provinces catholiques des Pays-Bas, qui forment l'industrieux royaume de Belgique, en possèdent une certaine quantité. A partir de 1817, jusqu'à ces derniers temps où les chemins de fer ont obtenu partout une préférence à peu près exclusive, les Etats-Unis ont établi un grand nombre de canaux et canalisé beaucoup de rivières. L'Allemagne a fort peu de canaux ; cependant le roi Louis de Bavière a fait ouvrir un canal, projeté depuis bien longtemps, pour relier le Rhin au Danube. Sauf ce remarquable ouvrage, en dehors des îles Britanniques, de la France, de la Hollande et de la Belgique, des Etats-Unis et du Canada, il n'existe pas, dans les pays occupés par la civilisation occidentale, de canaux de navigation qui méritent d'être cités. Dans l'Orient, la Chine possède un très-grand nombre de canaux dont quelques-uns sont fort étendus.

La France, sur une superficie de 53 millions d'hectares, possède 4,500 kilomètres de canaux de navigation, parmi lesquels les plus importants, outre ceux qui ont été nommés déjà, sont : la ligne du Nord, qui relie Paris à la Belgique d'un côté par Mons, de l'autre par Charleroi,

pour les canaux repris ou commencés à cette époque, et environ 90 millions fournis depuis par l'industrie privée. Sur cette somme, 50 millions ont été pris sur le budget ordinaire des travaux publics pour servir à des travaux neufs ou à de grosses réparations.

Ces 636 millions laissent en dehors la dépense de simple entretien des voies navigables, dépense qui est portée au budget de 1845 pour 4,800,000 francs. (*Note de la présente édition.*)

et où l'on remarque comme un tronçon principal le canal de Saint-Quentin ; le canal du Loing et le canal d'Orléans, qui, avec le canal de Briare, rattachent Paris à la Loire ; le canal de Beaucaire et ses annexes ; le canal des Ardennes, le canal d'Arles à Bouc, le canal de la Somme, le canal de l'Ourcq. Les canaux français sont en général exécutés sur de belles dimensions, mais plusieurs réclament des travaux complémentaires. En somme la France possède par myriamètre carré de superficie, 8/10 de kilomètre de canal. Le royaume uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, sur une superficie totale de 31,200,000 hectares, en a 4,500 kilomètres ; mais les 4/5 sont dans l'Angleterre proprement dite et le pays de Galles, dont la superficie est de 15 millions d'hectares. C'est, par myriamètre carré dans le Royaume-uni, 1 kilomètre 44/100, et dans l'Angleterre proprement dite et le pays de Galles, 2 kilomètres 38/100 (1). Les canaux anglais les plus célèbres par leur importance commerciale sont ceux qui relient Londres à Liverpool et à Bristol, et ceux qui servent de débouché aux principaux bassins houillers; mais le revenu et l'utilité de ces lignes sont en voie de diminuer depuis les chemins de fer. En Amérique, le développement des canaux est très-considérable : il est vrai qu'ils sont épars sur une grande surface, même en n'envisageant que les États qui ont relativement quelque ancienneté. Les plus remarquables de ces canaux par leur importance et par leur étendue, sont dans les États du Nord. Je vous ai signalé plus d'une fois déjà le canal Érié, œuvre capitale, dont le nom ne doit pas être séparé de celui de l'illustre Clinton, qui le

(1) Si l'on rapporte à la population la longueur des canaux, on trouve que, par million d'habitants, la France a 125 kilomètres de canaux ; le royaume uni d'Angleterre et d'Irlande, 160 kilomètres; l'Angleterre proprement dite et le pays de Galles, 225 kilomètres. (*Note de la présente édit.*)

fit adopter et qui présida à l'exécution. Après le canal Érié, il faut citer le canal de Pensylvanie, dans lequel sont intercalés deux chemins de fer, l'un (*Columbia railroad*) pour rejoindre Philadelphie, l'autre (*Portage railroad*) pour franchir la crête des monts Alleghanys; le canal de la Chésapeake à l'Ohio; le canal de Virginie, le canal d'Ohio, le canal de Miami, le canal de la Wabash au lac Érié, le canal central de l'État d'Indiana, le canal de Michigan, la plus facile des communications entre les grands lacs et le bassin du Mississipi. Nous pourrions signaler encore le canal du Raritan à la Délaware, celui de la Délaware à la Chésapeake, le canal très-court, mais à grande section, qui est tracé autour de la cataracte de l'Ohio, à Louisville, pour les bateaux à vapeur. Dans la partie du Canada qui est attenante aux États-Unis (c'est la seule où il y ait des canaux), il faut nommer le canal Welland, par le moyen duquel on tourne la cataracte du Niagara, et le canal qui s'achève latéralement au Saint-Laurent sur des proportions inaccoutumées, à l'usage des grands bateaux à vapeur qui fréquentent ce beau fleuve, là où il est exempt d'écueils. Autour des mines d'anthracite qui existent en Pensylvanie, beaucoup de canaux ont été ouverts : ils ne forment pas moins de 800 kilomètres. Les plus dignes d'attention sont le canal du Schuylkill, qui le plus souvent, est, à proprement parler, une canalisation de rivière; le canal du Lehigh, et surtout le canal Morris, où les écluses ont été remplacées en grande partie par des plans inclinés, le long desquels le bateau est porté par un chariot qui, soutenu par une chaîne, glisse sur un chemin de fer massif (1). Le total des canaux achevés ou commencés

(1) C'est un mécanisme simple, ingénieux et peu coûteux, qui aurait pu être imité en Europe. Je l'ai décrit en détail dans l'*Histoire et description des voies de communication aux Etats-Unis*, t. II, p. 476, et planche XIII.

aux États-Unis ou dans la partie du Canada qui y avoisine, excède 10,000 kilomètres, dont près des trois quarts sont actuellement livrés à la circulation. Encore devrait-on y joindre plus de 1,000 kilomètres de rivières améliorées dans leur lit par le moyen de barrages et de sas éclusés. Je ne compte pas les fleuves qui sont d'une bonne navigation naturelle ; le développement qu'ils présentent au commerce est presque incalculable, à l'ouest des Alleghanys. Avec une seule de ses branches, celle du Missouri, le Mississipi offre au commerce une ligne qui va à près de 6,000 kilomètres. En nombres ronds, l'Angleterre proprement dite et le pays de Galles auraient, pour une même population, le double de canaux à peu près de la France, et seraient dépassés presque dans la même proportion par les États-Unis. Du reste, dans chacun de ces pays, la répartition de ces ouvrages entre les diverses sections du territoire est très-inégale. Chez nous le Nord et le Nord-Est, aux États-Unis le Nord sont bien plus richement dotés que le reste, de même que dans le Royaume-uni le Sud.

Le système adopté pour la construction des canaux de navigation n'est pas le même en France, en Angleterre et aux États-Unis. Les canaux français ont, en général, plus de profondeur et de largeur (1). La différence dans

(1) La plupart des canaux français ont environ 15 mètres de large à la ligne de flottaison, 10 mètres de large au plat-fond, et 1m 65 de hauteur d'eau. Leurs écluses ont communément 32m 50 de long entre les buscs des portes, et 5m 20 de large. Le canal du Midi a un peu plus, ainsi que le canal latéral à la Garonne ; le canal du Berry a beaucoup moins; il est qualifié de canal à petite section; il a 10 mètres de large à la ligne d'eau, 1m 50 de profondeur, et les écluses n'ont que 2m 70 de large sur 30m 50. Les canaux anglais de grande navigation (voir M. Dutens, *Mémoires sur les travaux publics d'Angleterre*, 1819, p. 81, et M. Charles Dupin, *Forces commerciales de la Grande-Bretagne*) ont 11 à 12 mètres à la ligne d'eau, 7m 31 au fond et 1m 52 de hauteur d'eau. Leurs écluses ont de 23 à 26 mètres entre les buscs, et 4m 60 de large. Le canal Érié, sur le modèle

les proportions des canaux en amène une correspondante dans la dimension des bateaux. Les bateaux les plus pesamment chargés (*barges*) du canal Érié portent 66 à 70 tonneaux. Sur les canaux français, le chargement peut être du double aisément, quand ils ont réellement le tirant d'eau voulu. On le voit, on a visé à faire circuler sur les canaux français des bateaux beaucoup plus pesamment chargés, dans la pensée que les frais de transport en seraient fort amoindris. Mais dans un pays où les capitaux sont rares, le calcul n'est pas juste, parce que, avec ces grandes dimensions, les frais de construction sont bien plus élevés, et ainsi l'on n'obtient que 100 kilomètres de navigation avec la même somme qui en donnerait 150 de fort utiles. Il est même faux en ce sens que le chargement entier d'un bateau du port de 130 à 150 tonneaux ne s'obtient pas toujours aisément, du moment qu'il s'agit de marchandises de quelque valeur, qu'on n'aime pas à confondre dans le même chargement avec des substances plus grossières, telles que la houille, le bois, la pierre, la chaux, le plâtre.

Une autre erreur économique a été commise dans l'établissement de plusieurs des canaux français : le style de la construction n'y est pas assez modeste, et par là aussi, toutes dimensions à part, nos canaux ont coûté plus qu'ils n'auraient dû. Un rare bon sens a présidé au contraire à l'établissement des principaux canaux des États-Unis. Une fois les dimensions arrêtées, on a fait tout juste ce qu'il fallait pour assurer au commerce la

duquel presque tous les canaux des États-Unis ont été construits, a 12m 20 de large à la ligne d'eau, 8m 50 au plat-fond et 1m 22 seulement de profondeur d'eau. Les écluses y ont 27m 45 de long entre les buscs et 4m 57 de large. Le canal latéral au Saint-Laurent a, sur les points où le fleuve n'est praticable ni à la descente ni à la remonte, 45m 72 de large, et ailleurs 30m 48. La profondeur d'eau est partout de 3m 05. Les écluses y ont 61m de long et 16m 77 de large.

largeur et le tirant d'eau convenus ; hors de là, tout a été considéré comme du superflu. Les ponts y sont légèrement établis en bois; les ponts-canaux sont souvent en bois. La maçonnerie est sans apparence et peu soignée, excepté dans les écluses où il serait dangereux qu'elle fût négligée. Quelquefois même les écluses sont dans un système mixte en bois et en moellon, qui fait un bon usage et se répare facilement. Les éclusiers sont logés provisoirement dans des baraques en planches. Avec cet esprit d'économie sévère, on est parvenu, dans un pays où la main-d'œuvre est extrêmement chère en comparaison de l'Europe, à creuser des canaux qui coûtent moins que les nôtres. Il est vrai que les terrains ont été à très-bas prix, et que dans la plupart des directions, les pentes à racheter par des écluses, qui sont des ouvrages relativement dispendieux, se sont trouvés moindres qu'en France et qu'en Angleterre. Je connais peu d'enseignements plus dignes des méditations d'un administrateur que l'histoire financière du canal Érié. J'en citerai un trait : Ce canal devait, avec le canal Champlain, être exécuté par l'État. L'industrie privée n'aurait pu s'en charger, il n'y avait pas de grands capitalistes aux États-Unis, alors. Quand on dressa les devis, Clinton, quoiqu'il ne fût pas ingénieur, dirigea lui-même, en administrateur habile, cette opération. Il en fit autant pour la construction même. On avait posé en principe qu'il y serait apporté la plus stricte économie, et on tint parole. Les travaux furent conduits, d'ailleurs, avec une rare activité. Le canal Erié avait coûté, avec le canal Champlain, la somme de 52,363,000 fr., ce qui met le kilomètre à 76,000 fr. Le revenu en fut si beau, que, quelques années après, il avait remboursé ce qu'il avait coûté. Pour subvenir à la dépense, il avait fallu emprunter. Ce n'était pas par l'impôt qu'un État de moins de 1,300,000 âmes,

où il y avait peu de fortunes, pouvait se procurer une somme de 52 millions, et le crédit de la communauté, alors fort humble, que formait l'État de New-York, était borné. Sans les soins que prirent Clinton, et quelques autres bons citoyens qui lui étaient adjoints en qualité de commissaires des canaux, pour qu'on ne s'écartât pas des premiers devis sous prétexte d'amélioration, le crédit aurait fait défaut à l'État. Au lieu que, une fois le canal remboursé par les produits qu'il avait donnés, et le crédit de l'État ainsi fondé, il fut naturel de songer à le refaire sur de plus grandes dimensions, en prenant des dispositions telles que la navigation n'y fût pas interrompue pendant la reconstruction. De cette manière on devait avoir le bénéfice de dimensions plus grandes, et par conséquent d'un fret plus économique, sans se grever d'aucune charge nouvelle. En 1835, une loi autorisa les commissaires des canaux à procéder à l'agrandissement du canal. Ils adoptèrent des dimensions qui différaient peu de celles qu'on a choisies en France pour le canal latéral à la Garonne. D'après un devis de 1839, la dépense devait être de 130 à 150 millions.

En France, en pareil cas, on aurait voulu d'emblée un canal large et profond, où tout fût en maçonnerie depuis la moindre passerelle jusqu'aux ponts-canaux, avec de petits monuments pour loger les éclusiers. En un mot on eût débuté par le plan de 130 à 150 millions. La construction, par cela même qu'elle eût été tant soignée, eût pris le double de temps, ce qui eût mis à la charge des contribuables un compte d'intérêts fort onéreux, et ce qui, par un effet autrement fâcheux, eût reculé le moment où le pays, entrant en jouissance du canal, eût vu sa richesse prendre une marche rapidement ascendante; sans compter que peut-être, sinon vraisemblablement,

quelque révolution ou quelque guerre eût fait laisser l'entreprise à moitié chemin (1).

Il faut donc que, dans la construction des canaux, l'État, s'il s'en charge, ait égard à la somme des capitaux qu'il peut raisonnablement se procurer, afin de ne pas dépasser cette limite. Ce qui revient à cette règle élémentaire, qu'on est surpris d'avoir à rappeler, que là, comme partout, il faut proportionner ses entreprises à ses ressources. Cette règle n'est pas moins absolue pour les compagnies que pour l'État.

La dépense des canaux en France a été très-variable. Un ensemble de dix lignes qui comprend les trois canaux de Bretagne, le canal de Bourgogne, ceux du Rhône au Rhin, d'Arles à Bouc, latéral à la Loire, du Berry, du Nivernais et du Centre, formant un développement de 1,970 kilomètres, a coûté 270 millions. C'est par kilomètre une moyenne de 137,000 francs. Le canal de Bourgogne a coûté 230,000 francs, tandis que celui du Rhône au Rhin n'a exigé que 90,000 francs, et le canal du Berry, qui, à la vérité, est à petite section, que 80,000 francs. Encore estime-t-on que, pour achever le canal de Bourgogne, il y faudra au moins un supplément de 5 millions et demi, soit 23,000 francs par kilomètre, ce qui en porterait la dépense totale à 253,000 francs. Les autres canaux requièrent aussi un supplément de dépense qui paraît devoir s'élever pour l'ensemble à 40 millions; la moyenne générale des dix lignes serait portée ainsi à 157,000 francs. Le canal latéral à la Garonne, dont le développement sera de

(1) Des dissentiments politiques entre les hommes les plus influents de l'État ont empêché que la reconstruction du canal Érié ne fût terminée aussitôt qu'elle aurait dû l'être. Elle a même été suspendue pendant quelques années, mais aujourd'hui on y procède avec les revenus mêmes du canal, qui sont considérables. (*Note de la présente édition.*)

204 kilomètres, et qui offrait des difficultés toutes particulières, coûtera, par kilomètre, 320,000 francs. Même avant qu'on ne connût les chemins de fer, il aurait fallu qu'un canal dût rendre de bien grands services pour justifier un déboursé pareil.

L'une des questions qu'on a le plus agitées au sujet des canaux est celle de savoir si c'est à l'État ou à l'industrie privée qu'appartiennent ces entreprises. Je me propose de la traiter à part, dans le cours de l'une des années suivantes, avec détail, non-seulement pour les canaux, mais pour les voies de communication perfectionnées en général. Dès à présent, voici sur ce sujet un aperçu rapide. On ne s'est pas borné à discuter les avantages de l'exécution par l'État ou par les compagnies à l'égard des canaux. On a essayé de l'un et de l'autre système. Le résultat n'a pas été uniforme. En Angleterre, tous les canaux sont aux mains de compagnies, sauf un, le canal Calédonien, qui est destiné à assurer une communication stratégique plutôt qu'à l'usage du commerce. En France, les compagnies possèdent quelques canaux; mais l'État est le propriétaire exclusif ou tout au moins l'administrateur du plus grand nombre. Les canaux des compagnies sont bien tenus. Les canaux de l'État le sont très-médiocrement; à bien dire, pour la plupart, ils ne sont pas terminés encore, et Dieu sait quand ils le seront, et la gestion en est au-dessous du médiocre. Les chômages y sont excessifs (1) et mal coordonnés. Les règlements laissent à désirer; les péages sont mal assis. Chez nous, en un mot, le système de l'exécution et de l'exploitation par l'État n'a pas réussi.

(1) Sur le canal du Berry, le chômage moyen de 1845 à 1849 inclusivement a été de 118 jours; sur le canal latéral à la Loire, il a été de 88; sur le canal de Bourgogne, de 118. (*Note de la présente édition.*)

On en a la mesure par l'exiguïté des résultats financiers. Quelques-uns des canaux administrés par l'État, ceux de Bretagne, par exemple, sont loin de payer même les frais d'entretien (1).

En Amérique, au contraire, le système de l'exécution par l'État a eu un beau succès : la plupart des canaux américains appartiennent à quelque État. Le canal Érié, le canal d'Ohio et la plupart des autres lignes du premier ordre, ont été convenablement exécutés ; le commerce est fort satisfait de la manière dont ils sont entretenus et réglementés, et plusieurs donnent un beau revenu net.

(1) Pendant la période de six années comprise entre le 31 décembre 1844 et le 1er janvier 1851, les dix canaux que j'ai déjà indiqués et qui forment ensemble 1,970 kilomètres de navigation, ont produit 25,297,327 francs. Les dépenses d'administration et d'entretien ont été de 21,921,852 francs. L'excédant des recettes sur les dépenses a donc été, pour six années, de 3,375,475 francs, soit par an de 562,579 francs, c'est seulement un *cinquième* pour cent du capital de 270 millions que ces canaux ont coûté. En 1850, qui est l'année où le produit net a été le plus élevé, il n'est monté qu'à 1,241,304 francs : c'est moins d'un demi pour cent. Encore faut-il remarquer que le traitement des ingénieurs et de leurs agents n'est pas compris dans les dépenses, et que le produit net a été artificiellement haussé en 1850, parce que la pénurie du trésor avait déterminé l'Assemblée nationale à réduire les fonds alloués pour l'entretien au-dessous du nécessaire. En 1847, année de prospérité extraordinaire pour les canaux exploités par l'État, les canaux de Bretagne ont donné 160,125 francs de recettes, et l'entretien a exigé 503,194 francs de plus, c'est-à-dire, 663,319 francs. Le canal du Rhône au Rhin a eu au contraire, en 1847, un excédant de 600,086 francs, abstraction faite, il est vrai, 1° des frais de perception qui cependant n'ont pas dû dépasser 30 ou 40,000 francs, 2° de quelques réparations extraordinaires et améliorations ; c'est donc à peu près, sauf ces omissions, un produit net de 2 pour cent du capital engagé. Le canal de Bourgogne a eu la même année un produit net de 1,073,671 francs, sauf les frais de perception qui n'ont pas dû excéder 30 ou 40,000 francs, et une certaine dépense en réparations extraordinaires et améliorations : c'est aussi, sauf ces mêmes omissions, tout près de 2 pour 100 du capital.

(*Note de la présente édition*.)

C'est qu'en Amérique les gouvernements des États ont médiocrement d'occupations et de soucis. Leurs attributions politiques sont fort restreintes, et ainsi ils ont le loisir de soigner les services qu'on leur confie. Dans les États de l'Europe, chez nous particulièrement, la multiplicité des attributions et des embarras du gouvernement, la vivacité des passions qui l'assaillent et le grand nombre d'exigences qu'il est plus ou moins forcé de subir, concourent à lui rendre difficile une tâche telle que celle d'administrer des canaux. Enfin, il faut le dire, le goût de nos hommes d'État ne les y porte pas. Certains intérêts d'amour-propre, d'influence et d'intrigues, qu'il est convenu d'envisager comme composant toute la politique, sont trop selon la pente de leur humeur ou de leurs habitudes, et ils s'y abandonnent presque exclusivement, négligeant ainsi les affaires du pays, les véritables affaires d'État. La construction et l'exploitation des canaux par l'État offrent cet autre inconvénient, non-seulement en Europe, mais même aux États-Unis, que lorsqu'il est posé en principe que c'est l'État qui se charge de ces communications perfectionnées, de toutes parts on lui en demande quelqu'une. Pour obtenir l'assentiment du pouvoir législatif, il faut que le gouvernement de l'État lui-même, lorsqu'il juge un canal nécessaire, organise dans les chambres des coalitions de localité, et, à cet effet, il faut qu'il porte le nombre ou l'étendue des travaux publics bien au delà de ce que comportent les ressources de la trésorerie. Bien des États de l'Union américaine en ont fait la fâcheuse expérience. L'État de New-York lui-même, en suivant cette voie, a été conduit à multiplier les canaux plus que de raison, et quelques-uns de ceux qu'il avait commencés ont dû être abandonnés. A plus forte raison, la Pensylvanie et divers États du Midi et de l'Ouest ont-ils porté

leurs entreprises bien au delà de ce qui convenait, et ils se sont ainsi suscité de grands embarras.

Pourtant il n'est personne qui puisse blâmer l'État de New-York d'avoir creusé de ses deniers le canal Érié et le canal Champlain. S'il ne l'eût pas fait, personne ne s'en fût chargé, en 1817. Plus tard, quelque compagnie se serait offerte, très-vraisemblablement ; mais elle n'eût accepté la charge de l'entreprise que moyennant un tarif des péages, sous l'influence duquel il est à croire que le défrichement des terres, dans l'ouest de l'État de New-York et dans toute la région extérieure à l'État que baignent les grands lacs, n'eût pas pris, à beaucoup près, autant de développement.

En m'exprimant ainsi au sujet du tarif qu'aurait adopté une compagnie, je suis bien loin de contester un fait qui est aisé à observer, à savoir qu'une compagnie propriétaire d'une voie de communication, pour rendre la ligne profitable à ses propres actionnaires, est tenue de modérer son tarif. Un tarif élevé n'est pas toujours, il s'en faut, celui qui donne le maximum de revenu. Les compagnies le savent, ou l'apprennent bientôt, quand elles l'ignorent. Mais en admettant que là-dessus elles soient toujours édifiées, resterait que le tarif auquel correspond le maximum de produit (nous devons supposer que c'est celui qu'adopterait la compagnie suffisamment éclairée sur ses intérêts) peut être très-différent de celui dont l'État serait fondé à se contenter. Dans le cas d'une ligne très-profitable, quand l'État a obtenu par les péages une somme égale à l'intérêt et à l'amortissement du capital engagé, il doit être satisfait. En tout cas, par des voies indirectes, l'État profite, fiscalement même, du bien que fait le canal ; car lorsque la prospérité publique est augmentée, le revenu public s'accroît par toutes les sources de l'impôt.

Au reste, il y a très-peu de canaux exécutés ou à exécuter qui aient la portée du canal Érié ; et c'est seulement à ces lignes exceptionnelles que s'applique pleinement la réserve que j'exprime en ce moment en faveur de la construction et de l'exploitation par l'État. Encore faudrait-il que l'État fût apte à bien distinguer ces lignes des autres pour être fondé à se les réserver. Pour ce qui est de l'Europe, il est difficile de ne pas reconnaître qu'en général l'appréciation du rapport entre la dépense d'un canal projeté et l'étendue des services à en attendre sera faite avec plus de sûreté, dans la situation actuelle des choses, avec les habitudes d'esprit qu'ont contractées les hommes politiques, par l'industrie privée que par les pouvoirs de l'Etat ; c'est que souvent ceux-ci ont, de gré ou de force, un prisme devant les yeux, tandis que l'industrie privée a le sentiment de son intérêt qui la rappelle à résipiscence.

En France, l'exécution, par l'État, des canaux de 1821 et 1822 (c'est la moitié de la canalisation de notre territoire) a été compliquée de conditions particulières qui ont donné à des particuliers le droit d'intervenir dans l'exploitation d'une certaine façon ; on a ainsi ouvert la porte à beaucoup de difficultés, et presque à des collisions. Au lieu de négocier purement et simplement un emprunt, sauf à en user comme il lui conviendrait, le gouvernement fit des traités spéciaux avec des capitalistes qui durent lui fournir les sommes supposées suffisantes pour chaque canal ou chaque groupe de canaux. Ces capitalistes livraient leur argent, moyennant un intérêt qui était modéré eu égard au cours des rentes à cette époque. En retour, ils eurent différents avantages. Après l'exécution des travaux, dont le terme était fixé, ils devaient recevoir une prime annuelle d'un demi pour 100, et un amortissement de 1 pour 100. On leur assura,

en outre, un certain partage des bénéfices. Un tarif des péages était annexé au contrat. Ce tarif ne devait être modifié qu'avec l'assentiment des compagnies financières. Le produit des péages devait être affecté : 1° à l'acquittement des frais de perception, de surveillance et d'administration ; 2° à l'entretien et aux réparations tant ordinaires qu'extraordinaires ; 3° au service des intérêts, de la prime et de l'amortissement. L'excédant des recettes devait accroître le fonds d'amortissement. Il était dit qu'après que les compagnies auraient été remboursées de leurs avances, elles seraient appelées à un partage égal du produit net avec l'État pendant quarante années. Cette dernière clause donna lieu à la création des *actions de jouissance*. A chaque somme de 1,000 francs versée par les capitalistes était attachée une de ces actions.

De cette manière, le gouvernement s'était dépouillé de la faculté de remanier à son gré les tarifs des péages. Ces tarifs étaient mal combinés et exagérés, tout le monde le vit bientôt, mais on ne sut pas se mettre d'accord pour le remaniement. L'administration alors, procédant sommairement, opéra la réduction comme elle l'entendait, sans avoir obtenu l'agrément des compagnies. De là des tiraillements fort pénibles entre l'administration et plusieurs des compagnies des canaux de 1821 et 1822 (1).

(1) Ces tiraillements se sont aggravés de plus en plus, en ce qui concerne la compagnie du Rhône au Rhin et celle des Quatre-Canaux; le gouvernement a statué seul définitivement, quoiqu'il n'en eût pas le droit. Il est bien regrettable que l'État donne ainsi l'exemple, fâcheux en tout temps et particulièment dangereux à notre époque, d'une atteinte au droit de propriété. Ici, il n'y avait pas même l'excuse qui, cependant, devant aucun tribunal n'eût été valable, que les compagnies des canaux se fussent refusées à la révision des tarifs.

« Il résulte, dit M. Berryer, parlant en juillet 1851, en qualité de rapporteur d'une commission législative, de la correspondance échangée

Considérés au point de vue des services qu'ils peuvent rendre pour le développement de la puissance productive de la société, les canaux soulèvent encore de nombreuses questions. Nous en examinerons quelques-unes dans la suite du cours de cette année.

DIXIÈME LEÇON.

III. Les chemins de fer.

Messieurs,

Les chemins de fer sont des voies de communication nouvelles auxquelles s'attache un intérêt tellement grand, et dont l'opinion publique est préoccupée à un tel degré aujourd'hui, que, au risque d'être jugé prolixe, je ne crains pas de vous en entretenir avec quelque détail, afin de vous en faire apprécier les avantages économiques.

Au point de vue mécanique, ils présentent deux caractères principaux qui se traduisent immédiatement par des titres éminents aux yeux de l'économiste, 1° le

entre les compagnies et le ministre des finances, qu'elles ne prétendaient pas maintenir, dans la pratique, le maximum des tarifs de 1821 et 1822; mais elles voulaient forcer le gouvernement à renoncer à une tarification mal établie et mal pondérée, elles se plaignaient surtout d'un mode d'administration et d'un système de réduction pratiqués sans une suffisante intelligence des intérêts commerciaux, et qui, à leurs yeux, devait avoir pour résultat infaillible de diminuer les produits, et nuire ainsi essentiellement aux intérêts des porteurs d'actions. »

Le gouvernement actuel a mis fin à toutes ces difficultés en acquérant les *actions de jouissance*. (*Note de la présente édition.*)

frottement sur la surface unie d'un rail en fer, placé dans une situation presque horizontale, y est substitué au frottement sur la surface raboteuse, plus ou moins inégale, et presque toujours sensiblement inclinée, d'une route ; 2° le service de la traction peut s'y accomplir et s'y accomplit aujourd'hui, par le moyen d'une force, celle de la vapeur, qui est moins coûteuse que celle des animaux, et à plus forte raison de l'homme lui-même. et que l'on peut porter à un degré d'énergie en deçà duquel il faudrait rester et de beaucoup, je ne dis pas seulement si l'on était réduit à employer pour moteur la force de l'homme, mais aussi en se servant des chevaux ou même des éléphants, là où ces fortes bêtes peuvent vivre.

Quant au premier point, essayons de nous faire approximativement une idée numérique de l'avantage qu'offrent les chemins de fer. Et d'abord évaluons la résistance au déplacement, qui résulte de ce qu'on nomme, dans les traités de mécanique comme dans le langage ordinaire, le *frottement*. Sur une ligne parfaitement horizontale, le frottement des roues d'un wagon sur les rails est de 1/200e à 1/300e du poids du wagon. Ainsi, avec un convoi pesant brut 400 tonnes (de 1,000 kilog.), l'effort à faire, pour surmonter ce premier obstacle du frottement, sera représenté par la tension qu'imprimerait à une chaîne un poids de 2,000 kilog. à 1,333 kilog. Il variera entre ces deux limites suivant que les rails seront tenus dans un état moindre ou meilleur de propreté, que les roues et leurs coussinets seront plus ou moins bien construits, bien graissés, et aussi, d'après les observations de M. Minard, selon la vitesse. Sur une route pavée, le même obstacle du frottement, au lieu d'être de 1/200e à 1/300e du poids à traîner, est d'environ 1/30e ; soit, pour une file de chariots pesant, avec leur chargement, 400 tonnes, de 13,333 kilogrammes.

C'est six fois et deux tiers plus fort qu'avec le chemin de fer, dans l'hypothèse, défavorable à celui-ci, d'un frottement égal à 1/200°.

Il y a ensuite la résistance due à la pesanteur, qui tire le convoi en arrière, dès qu'il y a une pente à gravir, quelque faible qu'elle soit. Cette résistance est proportionnelle à l'angle que forment les rails avec la ligne horizontale. Sur une rampe d'un millimètre par mètre, la résistance due ainsi à la force de la gravitation est de 1/1000 du poids du convoi ; sur une rampe de cinq millimètres, elle est cinq fois plus forte ou d'un demi pour 100, de sorte qu'il faut alors un effort de 2,000 kilog. pour tirer un convoi de 400 tonnes. Il en faudrait un de 4,000 si la rampe avait l'inclinaison de 1/100. En un mot, l'effort qui était nécessaire pour entraîner le convoi, sur un chemin de fer parfaitement en plaine, est déjà doublé quand la pente est de 5/1000, triplé quand elle est de 1 pour 100. Ainsi l'effort à faire, par rapport à celui qui suffirait sur un plan horizontal, augmente très-rapidement sur le chemin de fer, avec la pente.

Pour exprimer la même chose en d'autres termes : plus la pente augmente, plus s'amoindrit la supériorité du chemin de fer sur la route ordinaire, quant à la facilité de la traction. Sur le plan horizontal, la proportion des forces requises avec les deux systèmes de communications étant exprimée par le rapport $6\frac{67}{100} : 1$, sur une rampe de 5 millimètres, on a le rapport de $3\frac{83}{100} : 1$; sur une rampe d'un centimètre, celui de $2\frac{89}{100} : 1$; sur une rampe de 2 centimètres, on n'a plus que celui de $2\frac{13}{100} : 1$.

Il y a là un argument péremptoire pour qu'on évite de donner aux chemins de fer des pentes bien sensibles ; on tâche de s'y tenir au-dessous de 1 pour 100 et même d'une limite inférieure encore, excepté pour de très-courts intervalles, où la vitesse acquise suffit à entraîner

le convoi, et sauf quelques rares points où la disposition du sol le commande, et où alors on a recours à une machine supplémentaire, soit locomotive, soit même stationnaire lorsque la pente dépasse un certain point. Cette obligation de n'admettre que des pentes faibles est une circonstance défavorable aux chemins de fer, en ce qu'elle en rend la construction dispendieuse.

On est tellement forcé de modérer les pentes sur les chemins de fer qu'au delà d'un certain point l'on ne pourrait avoir de locomotive qui adhérât au rail assez fortement pour empêcher le convoi de glisser en arrière sur les rampes ; c'est que (qu'on me passe cette expression) les chemins de fer ont le défaut de leur qualité. Par cela même que le frottement qui s'oppose à l'avancement des convois y est faible, le *grippement*, sorte d'engrenage des petites aspérités des roues motrices (ce sont celles des roues de la locomotive qui remorquent le convoi, c'est-à-dire celles sur lesquelles agit la vapeur par l'intermédiaire du piston) avec les aspérités des rails, est nécessairement borné. L'adhérence naturelle est donc faible (1).

(1) La mécanique rationnelle et l'expérience démontrent que cette force d'adhésion est proportionnelle à la portion du poids de la locomotive qui repose sur les roues motrices. Admettons qu'elle soit du dixième de ce poids. On est ainsi limité extrêmement dans le développement de la force applicable, dès que la pente devient un peu forte. On vient de voir que, avec l'inclinaison d'un demi pour 100, le frottement et la pesanteur qui retiennent le convoi représentent ensemble un poids de 4,000 kilog. si le convoi est de 400 tonnes. Il faudrait donc une locomotive du poids de 40,000 kilog. pour qu'il y eût une adhérence capable de maintenir le convoi en mouvement, dans la supposition impossible qu'on fît porter le poids tout entier de la machine sur les roues motrices. Or une locomotive de 40,000 kilog. risquerait d'enfoncer le chemin de fer, et de détruire les rails. Que serait-ce donc avec des rampes de plus d'un demi pour 100? Tout ce qu'on peut faire est d'avoir des locomotives aussi pesantes que le permet l'état de la voie, et c'est ainsi que, de 4 à 5,000 kilog. que pesaient les premières, on est venu à 25,000 et 30,000. Puis, pour faire porter la

La seconde des circonstances d'où les chemins de fer tirent leur mérite est, avons-nous dit, l'emploi de la vapeur. Plus encore que la substitution du fer à une surface empierrée, la vapeur a décidé du succès du chemin de fer. La force appliquée à un convoi peut être portée jusqu'à deux cents chevaux de vapeur, jusqu'à quatre cents, si l'on attelle deux machines, ce qui représente à peu près le double en chevaux de chair et d'os, car la force d'un cheval de vapeur est définie ainsi : la puissance d'élever 75 kilogrammes à 1 mètre de hauteur par seconde, tandis que la force d'un bon cheval de chair et d'os est de 40 kilogrammes seulement portés à la même hauteur dans le même temps. Or, quel moyen aurait-on d'atteler 400 ou 800 chevaux, ou seulement la moitié et le quart à un convoi? En supposant que le convoi fût fractionné, comment pourrait-on procurer le fourrage et le gîte à ces bêtes, le long des routes? Il n'y a pas de chemin de fer notable dont le matériel en locomotives ne représente des myriades de chevaux à l'écurie. Et puis, avec des chevaux, comment dépasserait-on une vitesse de 12 à 16 kilomètres à l'heure, et enfin que ne

majeure partie du poids de la locomotive sur les roues motrices, on a, par ce qu'on nomme le *couplement*, rendu la paire des roues motrices proprement dites solidaire avec une autre des paires de roues de la locomotive, et même avec les deux autres. Par ce procédé, on est parvenu à franchir des rampes raides avec de lourds convois. Enfin on a eu recours à diverses dispositions, telles que de faire précéder toute rampe un peu rapide par une pente en sens contraire, ou tout au moins par un long espace de niveau, sur lequel la vitesse du convoi s'accélère, de manière à aborder la rampe avec une grande vitesse acquise. La détente variable qui permet de faire intervenir à volonté une quantité inusitée de vapeur, dans le but d'imprimer momentanément au convoi une impulsion forte, est encore un expédient avantageux. Toujours est-il cependant que ce sont là seulement des palliatifs, et que par la nature des choses les chemins de fer sont astreints à n'avoir en général que des pentes très-modérées en comparaison des routes les plus douces.

(*Note de la présente édition.*)

coûterait pas, avec des chevaux, cette vitesse constante de 12 à 16 kilomètres?

C'est donc de l'intervention de la vapeur que les chemins de fer tirent leur importance extrême ; c'est par elle principalement qu'il leur est donné de jouer dans la politique, dans le commerce, dans les relations sociales, un rôle dont la grandeur, déjà visible à tous les regards, devient chaque jour plus manifeste. C'est par là que le chemin de fer est un instrument du plus haut prix pour l'exercice et le développement de la sociabilité humaine sous ses divers aspects, un puissant agent civilisateur. Si bien que le nom le plus juste pour le chemin de fer serait celui de chemin à vapeur.

Les Anglais et les Américains ont un adage qui, à mon gré, est une des preuves de leur avancement : *Le temps est de l'argent*, disent les premiers ; *c'est l'étoffe dont la vie est faite*, disent les autres. Par les chemins de fer, cette pensée salutaire tend à se graver dans l'esprit et la conduite des hommes, et on est fondé à dire qu'ils allongent la vie. N'est-ce pas l'allonger en effet que de supprimer la majeure partie des pertes de temps que nos pères étaient obligés de subir dans toutes les transactions qui impliquent un déplacement des hommes ou des choses? Celui-là vit plus longtemps, qui, dans le même nombre de révolutions de la planète autour du soleil, accomplit plus de choses, ou passe par un plus grand nombre de sensations et d'idées. Par les chemins de fer le commun des hommes atteindra une existence *effectivement* aussi longue que les 900 ans de Mathusalem.

Ils n'étendent pas moins la vie dans l'espace que dans le temps. Et en effet, par les chemins de fer combinant leur action avec les paquebots modernes, c'est-à-dire toujours par la vapeur, il n'y aura plus aucune contrée qui ne soit à notre portée; c'est à peine s'il y en aura

quelqu'une dont on puisse dire qu'elle soit éloignée. Si l'on mesure les distances par le temps nécessaire au parcours, Vienne, Berlin, Paris, Londres, Édimbourg, Madrid, Lisbonne, Milan, Naples, Venise, ne sont plus, les unes par rapport aux autres, qu'à la distance où se trouvaient, il y a 2,000 ans, Athènes, Sparte, Argos, Thèbes, Corinthe. Un champ indéfini s'ouvre ainsi aux espérances des hommes qui aiment l'accord des nations et qui appellent de leurs vœux l'harmonie des intérêts parmi tous les peuples civilisés.

On va déjà de Paris à Washington dans le délai qui était nécessaire, il y a un siècle, sous Louis XV, pour se rendre de Paris à Marseille. Les Grandes Indes, dont on parlait sous François Ier comme d'une terre mystérieuse, inabordable, sont ou vont être à trois semaines de Londres. Les antipodes, ce terme extrême de l'éloignement sur la terre, seront, pour ainsi dire, à nos portes; on pourra y aller en un mois. L'Européen aura une propriété dans la Nouvelle-Zélande ou en Australie aussi naturellement qu'il y a 200 ans, un seigneur de la cour de France avait une terre en Provence ou un baron anglais un château en Écosse. Deux amis, en se séparant à Paris, se donneront rendez-vous à Calcutta ou à Mexico, sans que cela paraisse extraordinaire. Pour sa santé, on ira prendre les eaux indifféremment à Tœplitz ou à Saratoga. De Rome à Édimbourg, on voisinera. Le même bourgeois qui, dans sa fatuité, voulait *avoir des pages*, comme les grands du temps de La Fontaine, répétera le regret d'Alexandre le Grand, que la terre soit trop petite.

Mais le sage pensera qu'au lieu d'avoir été rapetissée et ravalée, notre planète aura été fécondée. Les biens qu'elle rend quand l'homme l'arrose de ses sueurs pourront, en quelque lieu qu'ils aient été produits, se répandre sur tous les membres de la famille humaine,

quelque lieu qu'ils habitent. Déjà, en tournant à profit la force des vents, l'homme a pu arriver à ce beau résultat que des denrées d'une conservation facile, comme le coton, le sucre, le blé, puissent se transmettre à très-bas prix d'un continent à l'autre, au travers des océans les plus redoutés autrefois. Cet avantage sera étendu à des objets plus périssables, et les isthmes, les montagnes et l'épaisseur des continents n'arrêteront plus le commerce. Au lieu d'être à l'usage exclusif des ports d'arrivage et de leur banlieue, les marchandises délicates pourront pénétrer, à peu de frais et en masse, dans le massif des terres. En ce moment les ports anglais reçoivent, par les paquebots à vapeur, des ananas des Antilles, et les chemins de fer distribuent aussitôt ces fruits délicieux dans le pays tout entier à un prix qui est relativement vil. Ce fait, exceptionnel encore, deviendra usuel. Chez nous, par la malle-poste, on transportait du raisin de Montauban à Paris ; ce ne seront plus quelques paniers qu'on voiturera ainsi, à grand renfort de précautions, pour l'usage d'un tout petit nombre de riches ; ce seront des récoltes en masse qui, de la Provence ou du bas Languedoc, ou du Roussillon, viendront s'étaler sur les marchés de Paris. Des montagnes de fruits et de légumes, primeurs pour le Parisien et l'homme du Nord, franchiront le même intervalle. Mais que parlé-je de la Provence et du Roussillon ? Ce sera l'Algérie, ce sera l'Andalousie, l'Égypte même, qui quelque jour approvisionneront de primeurs les tables des Parisiens, celles des Belges, des Hollandais, des Anglais, que sais-je ? celles des Berlinois et des Moscovites.

Le chemin de fer, ou, pour parler plus généralement, la machine à feu, dont il est la plus belle application, est, dans l'économie intérieure des sociétés et dans celle du monde, l'agent efficace de la révolution vers laquelle la

pente de l'histoire, ou, pour mieux parler, l'irrésistible génie qu'a mis en nous la Providence, nous mène depuis l'origine des temps. Premièrement, dans l'intérieur de chaque État, la condition des hommes tend à s'égaliser, quoiqu'il doive toujours rester des différences considérables entre eux. Secondement, entre les États et les races les dissentiments s'effacent, les hostilités s'apaisent, les intérêts s'harmonisent. Ce double mouvement est l'effet d'une cause unique, la puissance qu'acquiert journellement le sentiment de la fraternité parmi les hommes, et puis il réagit sur cette fraternité pour la renforcer. Or, ici, comment se présente le chemin de fer?

Autrefois, quand un seigneur voyageait, il était avec sa suite à cheval, en grand appareil de force. L'artisan qui se déplaçait cheminait à pied au milieu des fondrières ou par les sentiers escarpés, tout seul, quand il n'avait pu trouver quelques-uns de ses pareils qui eussent par hasard la même route à faire. Plus tard, le même seigneur, et l'homme opulent du tiers état qui s'était à beaucoup d'égards assimilé à lui, allaient en poste. Le paysan ou le compagnon continuait d'aller à pied, tout au plus il s'élevait à la patache. Aujourd'hui, tous vont sur le chemin de fer par le même convoi, dans des voitures qui se tiennent. Le petit bourgeois est souvent dans le même compartiment que le duc et pair, là où il existe encore des ducs et pairs. Personne n'éclabousse son voisin. Tout le monde obéit docilement au conducteur du convoi. Là aussi le droit commun s'est substitué au privilége.

Quant à l'action que le chemin de fer exercera en faveur de la sympathie réciproque des nations, de la fusion des races, j'en ai déjà dit rapidement quelque chose. Les peuples ne se sont tant haïs que parce qu'ils ne se connaissaient pas. Leur donner la faculté de se voir, c'est

leur apprendre à s'aimer et à s'apprécier les uns les autres. Poussé par le sentiment qui porte l'homme à améliorer son sort, chaque peuple tend à emprunter aux autres les usages qui lui paraissent meilleurs que les siens, les idées qui sont plus avancées que celles qu'il professe : on conçoit sans peine à quel point les relations que nouent les chemins de fer favorisent ces changements successifs. Le commerce, par les échanges de produits qu'il opère, unit les nations les unes aux autres : les chemins de fer provoquent, avec une énergie extrême, les échanges commerciaux. Ils en donnent le moyen par les facilités qu'ils apportent au transport, et, par la connaissance qu'ils procurent à chaque peuple des productions des autres, ils font désirer celles-ci de plus en plus. L'ancien système de politique commerciale, qui est fondé sur une pensée d'isolement, n'a pas de plus grand adversaire que les chemins de fer. Le caractère vexatoire, attentatoire à la morale publique (par les *visites à corps*) que ce système imprime à la douane, le préjudice qu'il cause à la richesse publique, l'impossibilité de le concilier avec la liberté du travail et de l'industrie, et avec l'équité, lui avaient déjà suscité bien des ennemis. Parmi les penseurs il était condamné depuis longtemps. Le chemin de fer vient pour lui donner un dernier coup de massue.

Il n'est pas jusqu'à la guerre à laquelle le chemin de fer ne présente des facilités. Le chemin de fer tend certainement à diminuer les chances de la guerre ; mais, la guerre une fois déclarée, il doit en rendre les mouvements beaucoup plus prompts, les coups plus décisifs. C'est un sujet que je me propose de traiter spécialement plus tard. Ne perdons pas de vue cependant que les chemins de fer se recommandent surtout comme des auxiliaires de la paix. Ils l'affermissent, ils dissipent les pré-

jugés et les haines qui la compromettent; ils suscitent des intérêts qui ne peuvent s'en passer.

Les avantages des chemins de fer une fois constatés par la petite ligne ouverte entre Manchester et Liverpool, les hommes intelligents s'en préoccupèrent de toutes parts. L'ébranlement causé au même moment par la révolution française de 1830, qui avait éclaté quelques semaines avant l'inauguration du chemin de fer de Manchester, empêcha les capitaux de s'y porter aussitôt; mais, après quelques années, il s'en entreprit une grande quantité en Angleterre, aux États-Unis et sur le continent européen (1). La race anglo-saxonne des deux hémisphères, meilleure appréciatrice de ce que vaut le temps, s'y adonna avec un zèle particulier. La somme que les Anglais ont spontanément, et toujours par l'esprit d'association volontaire, dépensée pour l'exécution des chemins de fer, est très-considérable; mais celle qu'ils s'apprêtent à dépenser, et pour laquelle des associations sont formées ou se forment, des lignes sont autorisées ou vont l'être, l'est bien plus encore (2). Par l'étendue des efforts qu'ils font pour couvrir leur territoire de chemins de fer, les États-Unis se montrent les dignes émules de leur ancienne métropole. Les Allemands ont adopté ces voies nouvelles avec une ardeur énergique. La France, il faut le dire, est fâcheusement en arrière. Ce n'est pas que chez elle l'esprit public soit tiède à

(1) L'inauguration du chemin de fer de Manchester à Liverpool est de la fin de septembre 1830 (la loi qui en autorisait la construction est du mois de mai 1826). Les lois qui ont autorisé les autres chemins de fer anglais ne datent, à peu près toutes, que de 1833 au plus tôt.

(2) La somme qui a été consacrée à la construction des chemins de fer en Angleterre était, à la fin de 1854, de plus de sept milliards de francs. *(Note de la présente édition.)*

l'égard des chemins de fer : c'est uniquement par la difficulté qu'on éprouve dans les régions politiques pour se mettre d'accord sur les conditions de l'exécution (1).

On peut comparer le zèle et l'ardeur que déploient aujourd'hui les nations civilisées pour l'établissement des chemins de fer à ce qui se passait, il y a quelques siècles, pour l'érection des églises. Cette comparaison avec le sentiment religieux n'a rien dont on puisse s'offusquer : si, comme on l'assure, le mot de religion vient de *religare* (relier, unir, rapprocher), les chemins de fer ont plus de rapports qu'on ne le pense avec l'esprit religieux. Jamais il n'exista un instrument d'autant de puissance pour rapprocher matériellement les populations, unir les diverses parties d'un même empire, et relier les peuples épars.

Les chemins de fer ont donné lieu, de la part de l'industrie privée, à des entreprises colossales, inouïes. A l'exception de la compagnie anglaise des Indes, jamais on n'avait vu de compagnies industrielles pourvues d'un pareil capital (2).

(1) La loi du 11 juin 1842 imprima un certain essor aux entreprises de chemins de fer. Cependant ces entreprises n'ont acquis chez nous le développement désirable qu'après le changement apporté à la forme du gouvernement en décembre 1851. (*Note de la présente édition.*)

(2) Au 31 décembre 1854, la compagnie du Nord-Ouest, la plus considérable des compagnies anglaises de chemins de fer, qui s'est constituée par la réunion de plusieurs autres, avait dépensé, tant sur la ligne principale que sur les embranchements, pour l'exécution des travaux et pour l'acquisition du matériel, 900 millions de francs, répandus sur 793 kilomètres. Celle du *Great-Western* avait, à la même date, dépensé en constructions et matériel, 550 millions de francs pour 520 kilom.; celle des *Eastern-Counties* 369 millions pour 673 kilom.; la *North-Eastern* 474 pour 1,120 kilom.

Les compagnies de chemins de fer du continent ont été longtemps sans réunir d'aussi grandes masses de fonds. Cependant en France, depuis que de grandes fusions ont été opérées entre les compagnies, les principales représentent un capital fourni, soit au moyen d'actions, soit au moyen de l'emprunt, qui est à peu près de la même importance que celui des

Les chemins de fer avaient été conçus primitivement pour le service des marchandises, et seulement pour de courts trajets. C'est à cette fin qu'avait été entrepris le chemin de Manchester à Liverpool. En France, le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, qui est de la même époque, et qui est l'œuvre d'une famille à laquelle l'industrie française doit beaucoup, celle des frères Séguin, avait été projeté pour les marchandises exclusivement; si bien que, dans la loi qui l'autorise et dans le cahier des charges y annexé, il n'est pas fait mention du service des voyageurs, quoique actuellement il en transporte 400,000 ou 500,000 (1). Après l'éclatant succès de la machine locomotive de George Stephenson, sur la ligne de Manchester à Liverpool, il se fit, en Europe du moins, un singulier revirement dans les esprits. On n'envisagea plus les chemins de fer que comme destinés au transport des personnes. Les premières locomotives, il faut le dire, étaient d'une puissance fort médiocre, et par conséquent tout à fait hors d'état d'entraîner des fardeaux bien considérables. Les Américains, qui avant la réussite de la machine de Stephenson, s'étaient occupés

grandes compagnies anglaises. La compagnie d'Orléans a dépensé ou dépensera sur son réseau, qui sera de 1,691 kilom. (dont 1,155 étaient exploités le 1er janvier 1855), 574 millions, y compris 242 millions dépensés ou fournis par l'État. Le réseau de la compagnie de l'Est a absorbé ou absorbera 550 millions, dont 120 à la charge de l'État, pour 1,781 kilom. dont 940 étaient en exploitation au commencement de 1855. Sur le réseau de la compagnie du Nord la dépense sera de 328 millions; le développement sera de 968 kilom., dont 707 sont exploités aujourd'hui. On voit par ces exemples que le développement kilométrique des compagnies françaises excède celui des compagnies anglaises. Aux États-Unis, les entreprises sont restées plus morcelées qu'en Europe, et par conséquent le capital dépensé par chacune d'elles est resté moindre. Cependant la compagnie de Baltimore à l'Ohio a dû débourser au moins 100 millions.

(Note de la présente édition.)

(1) Ce nombre a peut-être doublé depuis 1841.

(Note de la présente édition.)

des chemins de fer comme d'un moyen de transporter les marchandises, avaient adopté la pensée, que personne n'avait eue auparavant, d'en faire de très-grandes lignes, et c'est un pressentiment de l'avenir qui fait beaucoup d'honneur à leur jugement. En m'exprimant ainsi je fais allusion aux entreprises de deux États, celui de Pennsylvanie, et surtout celui de Maryland. Le premier intercalait dans sa grande ligne de communication, destinée, avant tout aux marchandises, et qui porte le nom du canal de Pennsylvanie, deux tronçons de chemins de fer, l'un, de 134 kilomètres, de Philadelphie à Columbia, dans la vallée de la Susquehannah (*Columbia Railroad*), l'autre franchissant la crête des Alléghanys (*Portage Railroad*). L'État de Maryland faisait plus, c'est un chemin de fer continu de 543 kilomètres qu'il autorisait et qu'il encourageait de ses deniers, entre Baltimore, sa ville principale, et les bords de l'Ohio. La législature de la Pennsylvanie décréta le chemin de fer de Columbia en décembre 1827, et elle mit celui du Portage à l'étude un an après. Le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio occupait vivement les habitants du Maryland, et surtout ceux de sa métropole, dès le commencement de 1827; et les travaux y commencèrent en 1828, le 4 juillet, date qui est célèbre dans l'histoire politique des États-Unis, et qui a reçu un nouveau lustre par le soin qu'ont pris la plupart des États et des grandes compagnies de travaux publics de donner ce jour-là leur premier coup de pioche.

Mise au jour depuis lors, la locomotive s'est successivement perfectionnée et fortifiée. C'est aujourd'hui un appareil d'une grande puissance. L'adhérence considérable sur les rails, que lui procure le poids auquel on l'a graduellement portée, au moyen de quelques dispositions mécaniques, parmi lesquelles nous avons signalé le *couplement* des roues, lui permet de tirer après elle

de lourds fardeaux, pourvu que la pente soit douce. Après avoir fait des merveilles pour le transport des personnes, avoir multiplié le nombre des voyageurs d'une manière surprenante, les chemins de fer s'annoncent comme devant faire aussi des prodiges pour le transport des marchandises. On construit maintenant des locomotives en état de traîner 200 tonnes (200,000 kilogram.) de charbon, pourvu que le chemin à parcourir ait des pentes très-modérées, et on a lieu d'espérer mieux encore (1).

La concurrence s'établit donc entre les chemins de fer et les canaux, pour le transport des marchandises. Les chemins de fer enlevèrent sans peine tout ce qui avait une valeur passablement élevée, tout ce qui réclamait de la rapidité. Dans cette lutte, chacune des parties se présente en développant successivement les avantages qui lui sont propres. Les chemins de fer, outre la rapidité, ont pour eux plus de ponctualité. La gelée ne les paralyse pas, tandis qu'elle suspend la navigation sur les canaux, dans les pays du moins où l'hiver est rigoureux et long. Les chemins de fer transportant beaucoup de voyageurs et en retirant un beau revenu, peuvent, par un artifice de comptabilité, mettre à la charge de ce service une partie de leurs frais généraux, et se contenter, relativement aux marchandises, de peu de chose au delà des frais de traction. Or, ces frais, quand les convois de marchandises sont complets, sont très-modiques dans le cas de pentes faibles. Si le chemin de fer offrait fréquemment des pentes

(1) Depuis 1841, date de la présente leçon, la locomotive a reçu de bien grands perfectionnements et acquis une puissance bien supérieure à celle qu'on lui connaissait alors. En ce moment on emploie des locomotives qui, sur les lignes dont la pente est favorable, traînent 500 tonnes de marchandises. *(Note de la présente édition.)*

un peu fortes, je veux dire dépassant fréquemment et pour de longs intervalles 6 ou 7 millimètres par mètre, la puissance de traction des locomotives serait diminuée en proportion, et les frais augmenteraient d'autant. De même, si l'on ne pouvait se procurer des chargements complets, les frais de traction deviendraient plus considérables en proportion.

La lutte ne peut manquer de devenir très-vive entre les chemins de fer et les canaux, pour le transport des marchandises. Nous examinerons plus tard quelles sont les chances respectives des deux parties ainsi en présence ; mais on ne peut se dissimuler que les chemins de fer réunissent dès aujourd'hui de grands éléments de puissance.

Les chemins de fer tendent à changer de la manière la plus marquée les conditions de l'approvisionnement public pour certaines denrées, dont au premier abord on ne sent pas toute l'importance commerciale, mais qui, à raison de leur masse, en ont beaucoup. Ainsi l'abattage des bœufs et des moutons destinés à Paris pourra se faire régulièrement à Limoges, à Poitiers, ou dans le Berry, et pendant la majeure partie de l'année dans les montagnes du Cantal et de l'Aveyron, ce qui produira une économie notable. Ainsi déjà, pour les légumes, une partie de la consommation des Parisiens commence à venir d'une certaine distance. Le lait, jadis fourni exclusivement par les nourrisseurs de la banlieue, arrive déjà de plus loin, et bientôt il viendra d'un rayon de 100 à 150 kilomètres. Ces changements favorisent la production de la richesse et la vie à bon marché.

Par la rapidité qu'ils offrent, jointe au bon marché, les chemins de fer donnent le moyen d'organiser plus avantageusement la division du travail entre les provinces d'un même État, entre les différents États même,

Ainsi, un tissu de coton pourra être fabriqué écru en Angleterre, recevoir une première façon à Rouen, une seconde à Appenzell en Suisse, et venir se vendre dans un magasin du boulevart à Paris. Ces arrangements donnant lieu à un accroissement de résultat pour une même quantité de travail, c'est à dire qu'il s'ensuit une augmentation de la richesse.

Les chemins de fer ont une action d'un autre genre et fort intéressante, par la réduction marquée qu'ils font et doivent de plus en plus faire éprouver au capital de roulement nécessaire aux diverses branches de l'industrie manufacturière. Si je suis un filateur de coton à Mulhouse ou en Suisse, et que, par les anciens moyens de transport, le coton mette quinze jours à m'arriver du Havre, il est bien clair qu'un nouveau mode de communication qui me permettra d'avoir ma matière première en 36 heures, diminuera sensiblement le capital dont j'ai besoin pour me livrer à mon industrie ; en d'autres termes, avec le même capital je pourrai produire notablement plus, créer une plus forte masse de richesse. Il me fallait un capital d'un million pour produire deux cent mille kilogrammes de fil, il me suffira désormais de la moitié peut-être, ou bien avec le même capital d'un million, je produirai une quantité double. Pour l'écoulement de mes produits le chemin de fer me donnera le même avantage que pour l'acquisition de la matière première, et à ce point de vue encore réduira le capital nécessaire à mon industrie.

En un mot, les chemins de fer apportent à la société de très-grands avantages. A n'envisager que l'économie qu'ils procurent dans le service des transports, ce sera une somme très-considérable (1).

(1) Le docteur Lardner (*Railway Economy*, p. 180), calculant pour l'Angleterre, pour les deux années closes au 30 juin 1848, estime que

Mais pour que la société jouisse effectivement de tous les avantages que présentent les chemins de fer, il y a eu une condition difficile à remplir ; il a fallu être en état de les payer. Les chemins de fer ont le défaut de coûter cher, particulièrement si l'on veut les établir d'une certaine façon. C'est alors incomparablement au-dessus de ce que coûtent les routes, c'est bien au delà de tout ce qu'ont coûté les canaux. Je parle des grandes lignes de fer, telles qu'on les a construites jusqu'ici en Angleterre et qu'on paraît décidé à les construire en France. Les compagnies anglaises surtout ont fait des dépenses extraordinaires, disons mieux, extravagantes.

l'économie obtenue par le public en voyage a été de 16,922,000 liv. sterl. ou de 423 millions de francs, savoir :

Pour les voyageurs de la première classe, qui ont parcouru ensemble 870 millions de kilomètres, en millions de francs	129
Pour les voyageurs de la deuxième et de la troisième classe, qui ont parcouru ensemble 2 milliards 173 millions de kilomètres, en millions de francs	283
Total en millions	412

Ce qui fait déjà une moyenne annuelle de 206 millions.

Le docteur Lardner y joint, pour le temps économisé, une somme de 10 millions de francs, qu'à mon gré il aurait pu porter au décuple, et pour la diminution des dépenses dans les auberges une somme de 1,070,000 fr. qu'il aurait pu mettre beaucoup plus haut. Il obtient ainsi, en calculant au plus bas, le total de 423 millions pour deux ans ou 211 millions et demi par an. En ce moment, s'il refaisait son calcul, il trouverait beaucoup plus en conservant les mêmes bases, parce que le réseau s'est étendu, que les voyages se sont multipliés et que les compagnies ont réduit le prix des places. Je ne pense pas qu'on soit loin de la vérité, en ce moment, en portant à la moitié d'un milliard l'économie que procurent annuellement les chemins de fer à la société anglaise, du chef des voyages. C'est de cette forte quantité que l'influence des chemins de fer, sur le seul chapitre des voyages, diminue en Angleterre le *frottement* du mécanisme social, pour me servir d'une heureuse expression de M. H. Carey, de Philadelphie.

Quant aux marchandises, l'effet produit est moindre. Mais il est encore bien satisfaisant, bien considérable, et il ne peut manquer de s'accroître.

Je ne pense pas que, en ce moment, on exagère rien en disant que, tout

En fait de grandes lignes, il ne faut pas que, dans ces deux grands pays, on se flatte de se tenir au-dessous de 400,000 fr. par kilomètre, en comprenant dans les frais de construction l'acquisition du matériel (1) nécessaire à l'exploitation. On ira quelquefois au delà du double (2).

considéré, en tenant compte de la baisse que les compagnies de canaux ont dû faire subir à leurs tarifs sous la pression de cette concurrence, l'économie que les chemins de fer procurent à la société anglaise doive être évaluée en bloc à moins d'une somme annuelle des trois quarts d'un milliard de francs. Or, il y a quelques années on estimait que l'économie totale de la nation britannique, la somme qu'elle ajoutait à son capital était de 1,600 millions (*Capital, currency and banking*, par M. James Wilson). Par les chemins de fer elle s'est donc mise en mesure d'ajouter près de la moitié à cette économie, ou, si elle veut consommer au lieu de capitaliser, d'accroître son bien-être autant que si les trois quarts d'un milliard en écus lui tombaient des nues tous les ans.

(1) Le système d'exploitation universellement adopté pour les chemins de fer impose à l'administration de la ligne l'obligation de se pourvoir d'un matériel immense.

(2) Donnons quelques renseignements sur les dépenses d'établissement des chemins de fer :

Le chemin de fer de Londres à Birmingham a coûté par kilomètre	841,000 fr.
Celui de Liverpool à Manchester	855,000
— Londres à Bristol	943,000
— Manchester à Birmingham	962,000
— Londres à Brighton	884,000
— Manchester à Leeds	1,003,000
— Bolton à Bury	1,080,700
Quelques-uns des plus importants étaient revenus moins cher, mais avaient encore exigé beaucoup d'argent. C'est ainsi que le chemin de Grande-Jonction avait coûté	380,000
Celui de Londres à Southampton, non compris le prolongement dans Londres	442,000
La moyenne des lignes anglaises est d'environ	550,000
Il y a bien peu de simples embranchements, en Angleterre, qui n'aient coûté	250,000

En France, les chemins de fer ont nécessité de moindres déboursés ; cependant les lignes les plus importantes ont été très-coûteuses.

Le chemin de fer d'Orléans, qui n'offrait pourtant pas de bien grandes difficultés, a coûté	368,000
Celui de Rouen	401,000

(*Note de la présente édition.*)

Cette forte dépense est la conséquence obligée de certaines conditions que les administrations des chemins de fer s'imposent ou qu'elles subissent, pour entrer dans les villes par exemple, à travers les quartiers bâtis (1), et de certaines règles que l'on croit devoir suivre dans la construction, ou que l'autorité prescrit. Ainsi en Angleterre et en France, on veut deux voies partout.

En France, les frais de premier établissement des chemins de fer seront nécessairement aggravés par le haut prix auquel sont tenus les fers, par suite du système restrictif de nos douanes (2).

Si les chambres françaises éprouvaient en faveur des chemins de fer la sollicitude que méritent si bien ces voies de communication perfectionnées, elles feraient comme le congrès des États-Unis, qui a expressément affranchi les rails de tout droit de douane.

Mais la cause principale de l'énormité de la dépense consiste dans l'adoption d'un maximum de pente très-bas et d'un minimum de courbure très-grand. On s'est interdit les pentes de plus de 5 millimètres par mètre, ou même de 3 millimètres, et les rayons de courbure de moins de 500 et même de 1000 mètres. On s'est mis ainsi dans la nécessité de creuser les vallées et de trancher les monta-

(1) Voici quelle a été la dépense par kilomètre des entrées dans Londres de certaines lignes :

Pour les quatorze premiers kilomètres de Londres à Bristol...	3,400,000 fr.
Pour les quatorze premiers de Londres à Birmingham........	3,700,000
Chemin de Londres à Greenwich par kilomètre...............	4,100,000
Chemin de Londres à Blackwall par kilomètre...............	5,000,000
Les trois kilomètres de Nine-Elms à Waterloo, qui forment l'entrée dans Londres du chemin de Southampton, ont coûté ensemble 23,971,000 fr., et pourtant on s'est dispensé d'une station monumentale. C'est par kilomètre..............................	7,990,000

(*Note de la présente édition.*)

(2) En 1844, 1845 et 1846, les maîtres de forges, usant du monopole que leur confère le tarif des douanes, ont imposé aux compagnies de chemins de fer des marchés léonins. (*Note de la présente édition.*)

gnes, d'ouvrir de longs souterrains, et d'ériger des viaducs auprès desquels les constructions tant vantées des Romains seraient des miniatures.

Il est très-vrai que, sur une pente plus faible, une locomotive obtient un plus grand effet; nous avons déjà eu occasion de le faire remarquer. Il n'est pas moins exact que, sur des courbes à très-grand rayon, la force centrifuge étant moindre, les frottements absorbent moins de force, les chances de déraillement sont amoindries, même avec une très-grande vitesse. Mais à l'époque même où l'on se déterminait à construire ainsi les chemins de fer en Angleterre, on adoptait un mode d'exploitation qui en paralysait complétement les effets, au moins pour le service des voyageurs, celui dont on se préoccupait le plus. En visant non à la quantité des voyageurs mais à la qualité, si je puis parler ainsi, on se plaçait dans des conditions où les convois des voyageurs devaient être bien loin de la pleine charge. De même en multipliant beaucoup les convois, pour la commodité de la partie aisée du public. Au surplus, je reconnais qu'il est de l'essence du service des voyageurs que la charge des convois reste habituellement plus ou moins incomplète, même quand on s'adresse au grand nombre. Quant aux marchandises, c'est seulement dans le cas où un chemin de fer doit avoir d'une manière régulière des convois pesamment chargés, que la modération extrême des pentes est avantageuse. Encore faut-il qu'il s'agisse de marchandises assez communes pour lesquelles 2 ou 3 centimes par tonne, répétés pendant quelques centaines de kilomètres, méritent d'être pris en grande considération. En même temps qu'on n'accordait qu'une médiocre attention au transport des marchandises on a procédé à l'égard des pentes, comme si tous les chemins de fer avaient dû être avant tout des voies destinées à

écouler les produits d'une mine de houille pourvue d'une grande clientèle.

On n'avait pas non plus suffisamment apprécié la facilité qu'on a réellement à franchir les rampes par le moyen de la vitesse acquise, en les faisant précéder de paliers à peu près de niveau. Enfin on ne connaissait pas assez les ressources qu'offrent soit le *couplement* des roues, soit l'emploi des locomotives pesantes, soit enfin la détente variable de la vapeur, pour donner à un moment donné ce qu'on peut appeler un coup de collier (1).

Au sujet des courbes, on s'est exagéré les inconvénients des rayons de moins de 500 mètres. Un machiniste sachant son métier, et il s'en forme un grand nombre, ralentit à propos le convoi, et traverse les passages réputés difficiles, sans qu'il en résulte une perte de temps appréciable. C'était donc un problème qu'on pouvait résoudre, que celui d'obtenir de grandes vitesses sur des courbes de moins de 500 mètres de rayon, sans risquer la vie des voyageurs, et sans exposer les roues du convoi à des frottements qui les usassent en peu de

(1) Aujourd'hui tous les ingénieurs des chemins de fer sont justement frappés de la grandeur des résultats obtenus en Autriche pour la traversée du Simmering, où l'on a admis des pentes qui vont jusqu'à 25 millimètres par mètre et des courbes de moins de 200 mètres de rayon. Un concours ouvert avec solennité a produit des locomotives très-intéressantes, parmi lesquelles la plus remarquable de beaucoup est celle de M. W. Engerth, conseiller technique de l'Empire. Elle remorque des convois relativement pesants (d'un poids brut de 137 tonnes) sur ce chemin de fer très-difficile; jusque-là on n'atteignait que les deux cinquièmes de cette charge. Elle fonctionne très-bien et avec économie. Vingt-six machines de ce système ont été commandées par le gouvernement Autrichien, et dans les divers pays de l'Europe plusieurs compagnies en font exécuter de pareilles dont elles tireront un très-grand parti sur des rampes moins fortes que celle du Simmering. La supériorité de la machine Engerth tient à l'emploi intelligent des trois éléments signalés ici : le *couplement* des roues, la pesanteur de la locomotive, et la détente de la vapeur.

(*Note de la présente édition.*)

temps et disloquassent les rails (1). Mais en supposant qu'il n'en eût pas été ainsi, on aurait pu se dire que le besoin d'une vitesse de plus de 40 kilom. à l'heure n'était pas si généralement senti qu'il fût nécessaire de dépenser pour y satisfaire, ailleurs que sur quelques grandes lignes, de grosses sommes dont la société eût trouvé ailleurs un meilleur emploi.

(1) C'est aujourd'hui un fait admis par les ingénieurs, que, même avec des locomotives longues, et destinées à une très-grande vitesse, comme celles de M. Crampton, il n'y a pas d'inconvénients à avoir des courbes de 300 mètres de rayon; on en est quitte pour élargir un peu la voie au tournant, et pour exhausser un peu le rail extérieur. Avec des locomotives moins longues, on pourrait se permettre des rayons de 200 mètres.

Un moyen simple a été imaginé par un homme ingénieux, pour écarter les dangers des courbes d'un rayon bien moindre encore. La difficulté de la grande vitesse sur une courbe à petit rayon résulte de l'obligation où l'on est de maintenir toujours parallèles les deux essieux de chaque wagon. Or M. Arnoux a trouvé le moyen de se soustraire à ce parallélisme, par le système des *convois articulés*, et de cette manière il a pu, sans en éprouver d'inconvénients, abaisser les rayons des courbes jusqu'à 25 mètres; mais on conçoit qu'il est superflu de descendre jusque-là. M. Arnoux n'a employé des rayons aussi courts, sur le chemin de fer de Paris à Sceaux qu'il a construit, que pour rendre plus complète la démonstration de l'efficacité de son système, et même en dehors des gares de Paris et de Sceaux, où le cercle de 25 mètres de rayon existe tout entier, M. Arnoux s'est limité à 55 mètres.

L'invention de M. Arnoux a maintenant subi une épreuve décisive. Sur le chemin de fer de Paris à Sceaux, où l'on a exagéré à dessein la diminution des rayons de courbure, on a toute la vitesse désirable. Il est constant que le matériel ne s'y dérange pas plus qu'ailleurs, et ne s'use pas davantage. Le succès de l'invention est complet, en ce qui concerne le service des voyageurs, ce qui est synonyme de convois d'un poids limité; mais elle ne s'est pas répandue pour cela. Aucune compagnie n'a voulu adopter le système de M. Arnoux, et cet habile ingénieur était ruiné par sa découverte, lorsque le gouvernement, en 1853, s'en est fait le patron, et a pourvu au prolongement, jusqu'à Orsay, du chemin de fer de Sceaux. En même temps, il a été convenu avec la compagnie de Sceaux qu'au moyen du subside qu'elle recevait du gouvernement, elle ferait des expériences soignées, et en grand, pour lever l'obstacle qui s'oppose à ce que le système des convois articulés soit utilement applicable au transport des marchandises. Le parallélisme des essieux, d'où résulte la nécessité de

La quantité de capitaux dont la Société peut disposer, même de nos jours, est encore bien modique par rapport aux besoins de tous genres qui en réclament. Un jour viendra où la Société en possédera beaucoup plus, et alors on fera les chemins de fer dans des données meilleures, je veux dire qui permettent d'effectuer la traction à moins de frais et d'y avoir plus de vitesse encore. Je suis donc loin de condamner d'une manière absolue et à perpétuité les chemins de fer construits dans le système des pentes très-douces et même des courbes à grand

rayons plus ou moins grands, et qui, à ce titre, est une disposition onéreuse, ne doit cependant pas être considéré purement et simplement comme une servitude et un inconvénient; il a fini par devenir une ressource précieuse, même en ce qui concerne la traction des marchandises, en tant qu'il s'applique aux machines locomotives. C'est en effet ce qui a permis d'établir ce que nous avons appelé avec tout le monde *le couplement* des différentes paires de roues des locomotives, et par conséquent la solidarité de ces roues pour engrener avec les aspérités des rails et servir ainsi toutes à l'avancement du convoi. Sans le couplement, il n'y a d'utilisée à cet effet que la pression supportée par les roues motrices (celles que les pistons des cylindres à vapeur mettent directement en mouvement). Il y a donc quelque arrangement nouveau à imaginer pour procurer au système des convois articulés l'utilité qui résulte de l'adhérence d'au moins deux des paires de roues des locomotives. C'est à quoi l'on travaille en ce moment avec espoir de succès. La machine destinée aux essais est à peu près terminée en ce moment. (Mars 1855.)

Une autre invention, qui a fait beaucoup plus de bruit que celle de M. Arnoux et qui, à son apparition, reçut un accueil plus favorable des capitalistes, est celle du chemin de fer atmosphérique, dont l'objet était de gravir facilement les rampes fortement inclinées. Le chemin de fer atmosphérique a été essayé en Irlande sur la ligne de Kingstown à Dalkey, en Angleterre sur celle de Croydon et sur celle du South-Devon, en France sur la montée de Saint-Germain. Ce système se recommandait en ce que, non-seulement il eût dispensé de niveler le sol, mais aussi en ce qu'il eût permis des vitesses extraordinaires et rendu impossibles les accidents qui ont lieu par le choc des convois entre eux; de tous les accidents ce sont les plus fréquents et les plus redoutables. Mais après quelque temps, on a cru devoir y renoncer partout, excepté sur le chemin de Saint-Germain. Le système atmosphérique a l'inconvénient de coûter fort cher, de premier établissement. C'est surtout sensible en France où

rayon. Mais je pense que le mode d'exécution des voies ferrées doit être proportionné à la grandeur du capital que la Société peut raisonnablement y appliquer, et qu'il est plus conforme aux convenances de la génération présente et aux intérêts de l'avenir d'avoir deux chemins de fer un peu éloignés de la perfection absolue qu'un seul qui soit parfait. Voilà pourquoi il me semble inoppor-

le fer est à bien plus haut prix qu'en Angleterre. En Angleterre cette objection n'existerait pas au même degré, à beaucoup près. La construction dans le système atmosphérique de la majeure partie de la ligne du South-Devon, qui a 89 kilomètres, n'avait donné lieu qu'à 9,481,000 fr. de frais propres au système.

Il est à noter que sur la montée de Saint-Germain, on est parvenu à réduire à une somme modique les frais courants du système atmosphérique. En 1853, on y consommait quotidiennement 4,066 kilog. de houille, pour un parcours collectif de 75,471 mètres et une charge collective qui a été en moyenne de 1,256 voitures par jour; la dépense en combustible était ainsi par train et par kilom. de 1 fr. 32; l'entretien et la surveillance de la soupape a coûté par train et par kilom. 0 fr. 416. Le prix de revient total de la traction par train et par kilom. a été de 1 f. 88. En 1854 ces frais ont été un peu aggravés, parce que le charbon a été plus cher et de qualité inférieure. La consommation quotidienne a été de 4,159 kilog.; le parcours quotidien a été de 74,538 mètres, le nombre quotidien de trains de 1,233. La dépense en combustible a été par train et par kilom. de 1 fr. 36; le prix de la traction par train et par kilom. est monté à 0 fr. 471; les frais de traction, toujours par train et par kilom., se sont élevés à 1 fr. 978. Voici huit années révolues que le système atmosphérique fonctionne sur le chemin de fer Saint-Grmain, il a élevé 44,000 trains sans jamais en manquer un seul. La compagnie de Saint-Germain est convaincue qu'il lui en coûterait davantage avec des locomotives spéciales, telles qu'il les lui faudrait pour gravir la rampe. L'élévation est de 51 mètres, sur un développement de 2,200 mètres; la pente est de 35 millimètres par mètre. On peut conclure de là que si les compagnies anglaises avaient su manier le système atmosphérique aussi bien que la compagnie de Saint-Germain, elles ne l'auraient pas abandonné. Il est permis de penser que le système atmosphérique n'est pas encore définitivement abandonné et que, avec la baisse du prix des fers, il pourra recevoir encore des applications spéciales et locales, malgré les perfectionnements surprenants qu'a reçus la locomotive. Le système atmosphérique est un moyen ingénieux et sûr de donner aux tracés des chemins de fer certains avantages, de leur per-

tun de recommander à la génération actuelle de s'imposer comme une règle inflexible, dans l'établissement de ses chemins de fer, le système des pentes très-douces et des grands rayons, si ce n'est pour un petit nombre d'artères principales (1).

C'est une grande faute que d'agir comme si la société offrait un réservoir indéfini de capitaux, où il n'y ait qu'à puiser. Il faut le dire, on avait commis, dans l'évaluation préalable, les méprises les plus grossières, et c'est une espèce d'excuse pour l'exagération des frais de construction qu'on a subie en Angleterre et dont on est menacé en France.

Les Allemands et les Américains, stimulés par le désir de ne pas dépenser pour leurs chemins de fer plus d'argent qu'ils ne pouvaient s'en procurer, secouèrent dès le début la loi des pentes insensibles et des grands rayons de courbure. Ils laissaient ainsi à la postérité le soin de refaire les chemins de fer sur d'autres bases, au moyen des capitaux qu'elle aurait reçus des générations présentes, capitaux dont la formation aurait été favorisée par les chemins de fer même imparfaits qui auraient été construits dans le présent. Ils firent plus, les Américains surtout : dans le plus grand nombre des cas ils se résignèrent à n'avoir qu'une voie, à l'origine. Quand la circulation des hommes et des choses n'est pas très-active,

mettre, par exemple, d'aborder les plateaux qu'il serait difficile de gravir avec des rampes de cinq millimètres. Par ce moyen on pourrait d'une manière générale concentrer en un seul point des pentes, qu'autrement on serait forcé de répartir sur de grands intervalles à très-grands frais. Par là, sur plusieurs de nos grandes lignes, on eût pu améliorer le tracé et diminuer les frais d'exploitation. (*Note de la présente édition.*)

(1) Dans les chemins de fer qui ont été autorisés depuis quelques années, le maximum des pentes a été porté à 10 et même à 12 millimètres par mètre, avec faculté pour l'administration de l'élever encore, et le minimum des courbes à 300 mètres avec le même pouvoir discrétionnaire pour l'administration. (*Note de la présente édition.*)

une voie suffit en effet, moyennant des gares d'évitement et des règlements bien observés.

Les chemins de fer de l'Allemagne paraissent devoir coûter en moyenne 200,000 fr. par kilom. Aux États-Unis, on a trouvé le moyen de dépenser beaucoup moins encore dans la plupart des cas, quoique le prix de la main-d'œuvre y soit le double de ce qu'il est en France, plus élevé encore par rapport à l'Allemagne, et que le fer s'y fabrique assez chèrement (1).

C'est vraiment un sujet bien digne d'étude, je devrais dire d'admiration, que le bon sens déployé par les Américains quand il s'est agi d'adopter un système pour l'établissement de leurs chemins de fer. Voici, par exemple, la ville de Charleston, qui veut aller chercher, à 219 kilom. de là, à Augusta (Géorgie), les cotons qu'on récolte dans la vallée de la Savannah. La distance est grande, et à Charleston on a peu d'argent. On s'ingénie, on s'efforce, et on arrive. Je visitai ce chemin en 1834, il venait d'être achevé, et c'était le plus long qu'il y eût au monde alors. Avec tout le matériel d'exploitation, les locomotives et les wagons, il avait coûté 6 millions seulement. Çà et là, il était sur pilotis, comme perché sur

(1) Une analyse minutieuse que j'avais faite des documents les plus positifs m'avait conduit à ce résultat que, à la fin de 1842, 2,783 kilom. de chemins de fer américains, desservis par des locomotives, avaient coûté en moyenne 111,000 fr. Dans le nombre il y en avait dont l'exécution était remarquable, et qui avaient coûté moins de 75,000 fr., et même de 60,000; quelques-uns étaient encore au-dessous, et de beaucoup. Les plus dispendieux, comme celui de Columbia, celui du Portage, celui de Baltimore à Washington, le Western Railroad du Massachusetts (de Boston à Albany), le chemin de Boston à Lowell, coûtaient presque tous moins de 200,000 fr. A l'exception de petits chemins de plaisir qui pénètrent avant dans les grandes villes, tels que celui de Harlem (dont les frais d'établissement avaient été de 469,000 fr.), presque aucun chemin de fer américain n'avait coûté plus de 250,000 fr. par kilom.

(Note de la présente édition.)

des échasses. Les arbres de la forêt primitive, qui avait été traversée de part en part, avaient été ici abattus, ailleurs dressés en échafaudage pour soutenir la voie. Il n'arrivait pourtant pas d'accidents, et peu à peu, avec les profits qu'elle a obtenus, la compagnie a substitué des remblais à ces appuis périssables. 6 millions pour 219 kilom., c'est par kilom. 28,000 fr. D'autres chemins américains, régulièrement desservis par des locomotives, ont coûté de 40 à 50,000 fr. par kilom. Je citerai, entre autres, celui qui a été construit en Virginie, de la ville de Petersburg au fleuve Roanoke, par M. Moncure Robinson. De Charleston à Augusta, et de Petersburg au Roanoke, le sol sans doute était fort propice : et pourtant de Petersburg au Roanoke il a fallu jeter des ponts sur plusieurs rivières, et ces ponts ont leurs piles et leurs culées en maçonnerie.

La configuration du sol des États-Unis se prête d'une manière remarquable à l'établissement des chemins de fer. Sous ce rapport le nouveau continent tout entier l'emporte de beaucoup sur la partie la plus riche, la plus peuplée, la plus civilisée de l'ancien. Il ne présente à proprement parler qu'un obstacle, extrêmement difficile à surmonter il est vrai, la grande chaîne des Andes qui s'étend, sans solution de continuité, sauf une heureuse dépréciation à l'isthme de Panama, d'une extrémité à l'autre du Nouveau-Monde, presque en droite ligne sur 13,500 kilomètres de long, depuis le cap Horn jusqu'à l'embouchure du fleuve Mackensie, c'est-à-dire depuis le 57e degré de latitude australe jusqu'au 69e de latitude boréale. Mais cette chaîne, la plus longue qui existe sur la planète, et qui, par l'élévation de ses points culminants et par sa hauteur moyenne, ne le cède qu'aux montagnes de l'Asie centrale, est, d'un bout à l'autre dans le Nouveau-Monde, rejetée

du côté de l'océan Pacifique, dont les flots baignent presque littéralement sa base. Et, fait extraordinaire, signalé par un illustre observateur, M. de Humboldt, à l'exception de quelques points où la chaîne forme des nœuds et d'où s'en échappent des rameaux connus sous le nom de cordillères, elle présente une épaisseur très-faible, quelque chose comme la moitié à peine de la chaîne des Alléghanys qu'elle surpasse cependant en hauteur moyenne dans le rapport de 1 à 4. La masse du continent américain, comprise presque tout entière entre le pied oriental de la grande Cordillère-Mère et le littoral de l'Atlantique, n'offre plus que des chaînes peu élevées qui sont traversées ou tournées par les fleuves. La surface générale de l'Amérique, depuis le bord de l'océan Atlantique jusqu'à la saillie brusque formée par la grande Cordillère, peut ainsi être considérée comme presque aplanie, ou du moins les aspérités qu'elle présente sont bien moindres que celles qu'on trouve sur l'ancien continent. Sous ce rapport, l'Amérique du Nord l'emporte sur celle du Sud, car des quatre systèmes de montagnes qui se rencontrent sur le continent américain, à l'orient des Andes, un seul et des moins hauts, celui des Alléghanys, est situé dans l'Amérique septentrionale.

Dans le moment actuel, toute la partie habitée des États-Unis est non-seulement à l'orient de la chaîne des Andes (qui sur le sol de l'Union porte le nom de Montagnes-Rocheuses), mais encore à une grande distance de cette chaîne, car elle s'étend à peine au delà du Mississipi, et laisse entre elle et les montagnes les immenses steppes déshéritées où coulent le Missouri et ses affluents de droite (1). Par conséquent, le principal pour ne pas dire

(1) Aujourd'hui (1855) cette proposition cesse d'être absolument vraie. L'Union a fait sur le Mexique des conquêtes sur une partie desquelles la population s'est étendue. C'est ainsi qu'un des États constitués, la Cali-

le seul obstacle que l'art ait à franchir, pour l'établissement de voies de communication perfectionnées, dans l'Amérique du Nord, est celui que présente la chaîne des Alléghanys qui sépare, vous le savez, la région sablonneuse du littoral de ce que l'on nomme communément l'Ouest et souvent aussi la vallée centrale de l'Amérique du Nord, quoique au point de vue hydrographique, au lieu de former une seule vallée, elle se compose des bassins distincts de deux fleuves puissants, le Mississipi et le Saint-Laurent, épanchant leurs eaux, le premier du nord au midi, le second du midi au nord. La hauteur moyenne de cette chaîne, abstraction faite des sommets qui s'élancent au delà du niveau commun, est d'environ 900 mètres au-dessus de la mer ; c'est moins que sur le sol français la chaîne des Vosges, et on y rencontre un certain nombre de cols qui restent en dessous de l'élévation de 900 mètres.

Mais une fois les Alléghanys traversés, les obstacles naturels sont aisés à surmonter. La vallée centrale, et particulièrement le bassin du Mississipi, qui forme le sud de cette vallée, et qui tout entier appartient aux États-Unis, est extraordinaire par les facilités que le sol y offre pour l'ouverture des voies de communications perfectionnées. Pour développer des chemins de fer, on y trouve soit les bords peu escarpés de fleuves et de rivières qui parcourent le pays sur de longues distances, soit des plateaux remarquables par leur étendue, soit enfin des plaines telles que celles qui ont conservé le nom de prairies, que leur donnèrent jadis les colons

fornie, qui semble destiné à un grand avenir, est situé au delà de la grande Cordillère ; mais il reste que tous les États, à l'exception de la Californie, et toute la population de l'Union, sauf 300,000 ou 400,000 âmes, occupent la situation indiquée dans le passage ci-dessus.

(*Note de la présente édition.*)

français, où le terrain n'a que des ondulations légères et où les pentes naturelles sont presque partout de nature à être surmontées par les locomotives avec un peu d'effort.

En même temps que la configuration du sol se prêtait à l'exécution économique des chemins de fer, le pays offrait en abondance le bois de charpente que les Américains excellent à travailler et dont il était possible de tirer grandement parti pour l'établissement de voies à ornières saillantes ou à coulisses, ainsi qu'on appelle, aux États-Unis et en Angleterre, les chemins de fer (1).

Les Américains se trouvaient donc dans des circonstances favorables pour exécuter des chemins de fer. Saisissant aussitôt, avec la sagacité et l'esprit pratique qui les distinguent, les avantages particuliers qu'offrait pour eux ce nouveau moyen de transport, la facilité qu'il leur donnerait pour traverser leur territoire aux dimensions démesurées, et pour économiser le temps dont ils sont justement avares, ils s'en occupèrent avec un véritable enthousiasme et une appréciation remarquable des conditions qu'ils devaient s'imposer dans la construction. Ils se résignèrent à accommoder leurs chemins de fer aux inégalités que présentait la configuration de leur sol, heureux de les trouver aussi faibles ; ils avaient vu du premier coup qu'ils s'épuiseraient en efforts impuissants s'ils tentaient de les surmonter. De même, presque dès l'origine, utilisant les ressources que leur présentaient les beaux arbres de leurs forêts, au lieu de rails en fer, ils employèrent des pièces de bois, qu'ils recouvrirent simplement d'une bande mince et étroite de métal, et aux dés en pierre, dont s'étaient servis les Anglais pour ap-

(1) Les Anglais disent *railway*, et les Américains *railroad*, ce qui peut se traduire par *chemin à ornières saillantes*. Dans l'État de la Louisiane, où les actes officiels sont rédigés à la fois en anglais et en français, le terme légal en langue française est *chemin à coulisses*.

puyer les rails, ils substituèrent, par une innovation que tout le monde a trouvée heureuse et qui a été universellement adoptée, des traverses de bois de chêne ou d'autres bois durs.

Un obstacle particulier cependant se rencontrait devant eux : en Amérique les cours d'eau sont nombreux et puissants, fréquemment ils coulent dans un lit fort large ; de là donc la nécessité de ponts d'une grande longueur, qui semblaient devoir être fort dispendieux. Mais en utilisant les bois de charpente dont la forêt primitive offrait des approvisionnements inépuisables, les Américains ont surmonté cette difficulté avec un rare bonheur. Les Américains sont passés maîtres dans l'art de construire à très-peu de frais des ponts à arches ou travées en bois, sur piles en pierre. J'ai observé chez eux un pont de ce genre avec deux voies pour les voitures et trois trottoirs pour les piétons, ayant au delà de 2,000 mètres de long, et tout entier recouvert d'une toiture, et qui n'a pas coûté en tout plus de 600,000 francs. C'est le pont de Columbia (Pennsylvanie) sur un fleuve très-pittoresque, la Susquéhannah (1).

Il est arrivé ainsi que ce peuple né d'hier avec des

(1) L'ingénieur éminent que je nommais tout à l'heure, M. Moncure Robinson, a élevé à Richmond, pour le chemin de fer de cette ville à Petersburg, un pont à deux voies, de 867 mètres entre les culées, qui n'a coûté que 586,000 francs, soit 676 fr. par mètre courant. Il est vrai que les fondations y étaient extrêmement faciles. Sur le beau chemin de fer qui relie Philadelphie aux mines de charbon du Schuylkill, il a dû ériger divers ponts d'une extrême solidité, afin de résister à de pesants convois de charbon mus avec une certaine vitesse, et sur piles en bonne maçonnerie ; l'un, celui des écluses de Peacock, a entre les culées 205 mètres ; ce pont, dont le tablier est à 18 mètres au-dessus de l'étiage, est à deux voies, et n'a coûté que 186,000 fr., dont 112,000 fr., pour la maçonnerie seule ; c'est en tout 811 fr. 77 c. par mètre entre les culées. Il y a quinze ans qu'il est terminé, et il est solide comme le premier jour. Chez nous, quand on recommandait ces ponts, dont il existe des centaines en Amérique, il était répondu que cela ne pouvait pas tenir, comme si les lois de la gravitation

ressources bornées relativement à celles dont disposaient les principales nations du continent européen, a pu exécuter des chemins de fer en grand nombre, et par la même raison il lui est possible de les multiplier successivement. En Amérique aujourd'hui le chemin de fer n'est point un mode de communication qu'on espère pour un avenir lointain; c'est par le chemin de fer que l'on commence, et non par la route. Lorsqu'il est question d'unir un point à un autre, la première idée qui vient à l'esprit d'un Américain, est celle d'un chemin de fer. On nivelle le sol approximativement, les rails en bois s'allongent, supportés au besoin par des cadres de charpente, la locomotive circule bientôt au travers de la forêt primitive et du désert, amenant à sa suite le travail, la richesse, la civilisation.

En cette affaire, les États-Unis ont agi conformément aux règles d'une bonne économie publique; ils en recueillent les fruits.

ONZIÈME LEÇON.

Des tarifs des canaux.

MESSIEURS,

Je me propose aujourd'hui de vous entretenir des tarifs des canaux.

n'étaient pas les mêmes dans les deux hémisphères ! De l'un à l'autre, ce n'est pas dans les lois de la gravitation qu'est la différence, c'est dans le bon sens de ceux qui ont à statuer sur ces sortes d'affaires.

Même dans les ponts en pierre, les Américains sont parvenus à un

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que les canaux sont, comme les routes, abandonnés au régime du libre parcours. Chacun peut y conduire son bateau, tout comme sur ces dernières on mène sa voiture. Le batelier, par conséquent, fournit lui-même la force motrice, c'est-à-dire, les chevaux ou les haleurs. Mais, indépendamment des frais de transport qu'on supporte ainsi et qu'on appelle le fret, il acquitte un droit de péage que perçoit la compagnie ou l'État propriétaire du canal. Quand les canaux sont des propriétés privées, et non des propriétés de l'État, le péage est limité législativement soit par un maximum unique, soit par une série de maxima applicables aux diverses catégories de marchandises dénommées. Le concessionnaire du canal peut se mouvoir, comme il lui plaît, au-dessous de chacun de ces maxima, sauf certaines réserves destinées à assurer un traitement égal aux particuliers ou encore quelquefois à prévenir des changements brusques. Quand c'est l'Etat qui est propriétaire du canal ou qui l'administre, un acte de l'autorité fixe de même le montant des péages à percevoir sur les différents articles. En parlant ici des tarifs des canaux, nous n'avons en vue que le péage. Nous donnerons cependant brièvement quelques renseignements distincts au sujet du fret.

Examinons succinctement les conditions générales des tarifs des canaux en Angleterre, aux États-Unis et en France.

Dans les tarifs anglais, les objets sont partagés, comme c'est l'usage sur la plupart des canaux en tous pays, en plusieurs classes. En faisant abstraction de différences médiocres et d'exceptions assez peu nom-

bon marché surprenant, par le soin qu'ils ont pris de réduire la taille des pierres à la plus simple expression, à ce qui est strictement nécessaire pour la solidité. (*Note de la présente édition.*)

breuses, on peut ramener ordinairement ces classes à trois. La composition elle-même de ces classes varie suivant les lieux, suivant l'intérêt qu'on a cru avoir à favoriser la circulation de telle ou telle marchandise. Cependant, voici quelle est le plus communément la répartition des produits entre ces trois classes :

La 1re classe, celle des objets les plus ménagés, comprend la chaux, la houille (qui joue un si grand rôle dans l'économie domestique des Anglais, de même que dans leur industrie), les engrais et amendements et en particulier la marne, la terre à briques, les briques (la plupart des maisons de Londres sont construites en briques, la pierre de taille ne s'emploie que dans les constructions de luxe), le sable et le gravier, les matériaux qui servent à entretenir les routes ; on range aussi, habituellement, dans cette classe le minerai de fer.

La 2e classe renferme certains matériaux de construction, tels que les bois et la pierre de taille, les fourrages, les fers forgés ou fondus, le bétail sur pied.

La 3e classe embrasse les salaisons, qui entrent dans la nourriture des Anglais pour une plus forte part que dans la nôtre, et en général les substances alimentaires, les produits manufacturés et les matières premières des manufactures, telles que le coton, la laine et les bois de teinture.

Dans cette hypothèse de trois classes, la 1re n'est presque jamais tarifée à moins d'un demi-penny par tonne anglaise (1) (de 1,016 k.) et par mille ; c'est par tonne de 1,000 kilog. et par kilomètre de 0f.032

Plus ordinairement elle l'est deux fois plus, soit de...... » 064

Quelquefois le droit pour elle va au triple, soit......... » 097

(1) Toutes les fois que le contraire ne sera pas exprimé, dans l'examen des tarifs que nous faisons ici, les chiffres que nous indiquerons se rapporteront à la tonne française (de 1,000 kilog.) pour unité de poids, et au kilomètre pour unité de longueur.

La 2e classe est taxée, dans quelques cas seulement, à un penny par tonne anglaise et par mille, ou par tonne et par kilom. à		»	064
Plus ordinairement elle l'est de	0 f. 097 à	»	129
Quelquefois elle l'est de	» 161 à	»	193
La 3e classe est quelquefois tarifée à 2 pence par tonne anglaise et par mille, ou par 1,000 kilog. et par kilom. à		»	129
Plus habituellement elle l'est à		»	193
Dans certains cas elle l'est à		»	258

Il est assez fréquent qu'il y ait un petit nombre d'articles soumis à ce dernier droit. Il n'est même point sans exemple qu'on applique des droits plus forts.

Enfin, les *maxima* fixés par le Parlement vont jusqu'à	»	386

Ces tarifs sont ceux qui étaient en usage et servaient de base à la perception effective, à l'époque où les chemins de fer n'existaient pas. Ce sont à peu près les mêmes qui subsistent au moment où je parle, parce que jusqu'ici les chemins de fer, étonnés eux-mêmes du succès qu'ils ont obtenu dans le transport des personnes, n'ont encore donné qu'une médiocre attention aux autres services, ou du moins ils n'ont guère servi jusqu'à présent qu'aux marchandises chères auxquelles on peut demander des prix élevés. Mais il ne faut pas douter que cet état de choses changera, et les compagnies de chemins de fer, s'efforçant de tirer de ces voies de communication toute l'utilité qu'elles comportent, ne tarderont pas à faire une concurrence très-active aux canaux pour les matières communes. Quel sera sur les tarifs des canaux l'effet de cette concurrence? Il serait difficile de le dire dès à présent avec exactitude; mais il est évident qu'elle amènera infailliblement une baisse, d'autant plus sensible que les péages des canaux anglais sont plus exagérés (1).

(1) Depuis 1841, les chemins de fer anglais se sont livrés, sur de grandes proportions, au transport des marchandises, et les canaux, fortement at-

Passons aux tarifs de péage sur les canaux des États-Unis.

La nature des choses nous avertit que nous allons trouver ici, comparativement aux canaux de l'Angleterre, une différence assez marquée. Les canaux anglais sont presque tous fort courts. Une ligne se compose souvent de plusieurs canaux placés à la suite l'un de l'autre, et la longueur totale de la ligne est ordinairement bornée, à cause du peu d'étendue du territoire britannique, et surtout de sa forme resserrée qui permet d'atteindre vite, en partant d'un point quelconque de l'intérieur, le littoral vers lequel naturellement le plus grand nombre de canaux a dû se diriger. Il est résulté de cet ensemble

teints par cette concurrence, ont abaissé leurs tarifs. C'est en vain qu'ils ont pu espérer un moment de conserver sous ce régime nouveau leur ancienne prospérité au moyen de l'accroissement de la circulation provoqué par le bas prix ; il n'en a point été ainsi. A mesure que l'aptitude des chemins de fer au transport des marchandises de toute nature se constatait plus clairement, les canaux anglais, malgré la baisse de leurs tarifs, ont perdu de leur circulation. Leur perte eût été plus considérable encore sans quelques circonstances particulières : un grand nombre de manufactures s'étaient établies sur leurs bords et ont dû, à raison de la proximité, leur rester fidèles. Les chemins de fer eux-mêmes, afin de ne pas trop abaisser leurs tarifs, ont, dans plusieurs cas, consenti à des compromis sans lesquels les tarifs des canaux auraient dû être plus déprimés encore. On a dû cependant les diminuer d'un tiers, de moitié et même davantage. Dans les écrits de M. Teisserenc, qui a traité à fond et d'une manière supérieure la question de la concurrence des canaux et des chemins de fer, je remarque cette circonstance relative à un canal important, celui de Leeds à Liverpool, que déjà dans l'année 1845, pour les articles manufacturés, c'est-à-dire les plus fortement imposés, le péage avait été réduit à 9 centimes environ et pour les articles plus communs à 4. Sur divers autres canaux on était descendu plus bas, et ce mouvement descendant n'a fait que se prononcer davantage chaque jour. Au moment où nous parlons (1855) les canaux anglais peuvent être considérés comme vaincus par les chemins de fer.

La lutte des canaux et des chemins de fer est un sujet qui sera traité spécialement dans le second volume de ce cours.

(Note de la présente édition.)

de circonstances qu'en Angleterre le tarif avait pu généralement être élevé sur chaque canal partiel, sans que la somme des péages perçus, même pour le parcours entier, affectât, dans une proportion bien considérable, le prix des marchandises, de celles même qui, comme le charbon, n'ont au point de départ qu'une faible valeur. Ensuite les canaux de la Grande-Bretagne, sauf une seule exception (le canal Calédonien), appartiennent à des compagnies ; et s'il est vrai, en thèse générale, que les tarifs modérés, en provoquant le mouvement commercial, donnent des profits plus forts que les tarifs excessifs, il peut arriver cependant que le *maximum* de profit, que les compagnies sont toujours portées par leur nature même à rechercher, se rencontre avec des tarifs encore assez élevés. Enfin le commerce, en Angleterre, habitué à payer le transport fort cher sur les routes à barrières, au lieu de murmurer contre les prétentions des compagnies des canaux, n'a songé pendant longtemps qu'à applaudir au rabais qu'elles lui offraient. C'est ainsi que celles-ci ont été portées à user et à abuser de la latitude que leur laissaient leurs actes de concession, qui ne leur prescrivaient que des *maxima* excessivement hauts.

Les circonstances sont complétement différentes pour les canaux de l'Union américaine. Les États-Unis couvrent un espace immense, où la population est clair-semée ; en conséquence, les lignes de communication ont dû avoir souvent une étendue très-considérable, chez cette nation. On sait sur quel plan général a été conçu le système des voies de communication américaines : Il s'est d'abord agi principalement de rattacher l'une à l'autre les deux régions séparées par la chaîne des Alléghanys, qui s'étend à peu près parallèlement à la ligne du littoral, sur une longueur d'environ 2,000 kilomètres, en occupant une

largeur de 200. Rien n'était plus à propos que de relier les deux régions sises, l'une à l'est, l'autre à l'ouest des Alléghanys, par des voies de transport économique. Dans l'une, celle du littoral, qui est très-allongée mais restreinte en largeur, et généralement d'une fertilité très-médiocre, se trouvaient les capitaux, la population, les villes florissantes. L'autre, beaucoup plus vaste et plus fertile, est celle que vous connaissez déjà sous le nom de la grande vallée centrale de l'Amérique du Nord. La construction de ces canaux était la condition du défrichement rapide des riches territoires baignés par l'Ohio, le Mississipi et leurs affluents, ou distribués dans la région des grands lacs. A l'époque où se formaient ces projets, c'est-à-dire de 1817 à 1825 ou au plus tard 1830, les chemins de fer étaient inconnus ou plutôt la machine locomotive, qui en fait la puissance, n'existant pas encore, on ne soupçonnait pas la masse d'avantages que pouvaient procurer les lignes ferrées.

On s'est ainsi mis à créer des canaux de 600 à 700 kilomètres de long, dont la direction générale est de l'est à l'ouest. Les points de départ sont les importantes cités de New-York, Philadelphie, Baltimore, Washington, Richmond en Virginie. Plus tard on y a rattaché Boston par un chemin de fer (1).

De toutes ces vastes entreprises, deux sont entièrement terminées ; ce sont les deux artères de l'Etat de New-York et de la Pennsylvanie ; elles sont livrées à la circulation, l'une depuis dix-sept ans, l'autre depuis neuf.

(1) Une des plus anciennement commencées de ces communications, celle de Baltimore à l'Ohio, consiste en un chemin de fer. (Voir p. 469.) De Charleston et de la Géorgie partent de même des chemins de fer dont la pensée, en tant que grandes lignes de l'Est à l'Ouest, est d'une date plus récente. Quelquefois il a fallu intercaler au milieu du canal, pour franchir la crête centrale des Alléghanys, un chemin de fer à plans inclinés et à ce titre peu ou point accessible aux locomotives.

Les autres se poursuivent ou s'achèvent, avec plus ou moins d'activité.

Les canaux qui joignent le littoral et les grands ports de commerce situés le long de l'océan Atlantique avec les eaux navigables du bassin de l'Ohio et du Mississipi ou avec les grands lacs, ne sont pas les seuls qui existent aux Etats-Unis. Une autre série de canaux, fort remarquables aussi, est celle qui a pour objet d'établir des jonctions, dans l'intérieur de la grande vallée centrale de l'Amérique du Nord, entre les eaux navigables du bassin du Mississipi et celles du bassin du Saint-Laurent. Dans cette catégorie, on distingue particulièrement quelques lignes que je vous ai déjà nommées pour la plupart, telles que le canal d'Ohio et le canal Miami, entrepris l'un et l'autre par le gouvernement d'Ohio, le canal du Beaver dans l'Etat de Pennsylvanie; le canal de la Wabash, en partie dans l'Etat d'Ohio, en partie dans celui d'Indiana; le canal central d'Indiana et le canal Michigan. On peut rattacher à cette catégorie la construction du magnifique canal établi latéralement au fleuve Saint-Laurent pour de grands bateaux à vapeur, aux frais de la colonie du Canada.

Une autre catégorie de canaux est celle dont les tronçons successifs, indépendants les uns des autres, composent une ligne de cabotage intérieur, très-voisine de la mer, qui s'étend depuis New-York jusque dans la Caroline du Nord. On pourrait enfin signaler divers autres canaux qui rayonnent autour des grandes villes du littoral, et dont la destination principale est d'alimenter ces cités opulentes d'une variété très-intéressante de charbon de terre, l'anthracite.

Par cela même que les principaux canaux américains ont en général une longueur extraordinaire, on a dû y établir des tarifs modérés; autrement les marchandises,

parcourant de longs trajets, auraient eu à acquitter des droits qui en auraient trop aggravé le prix. Il faut d'ailleurs considérer que l'entreprise des canaux n'a pas été aux Etats-Unis une spéculation privée ; ils appartiennent généralement aux États. Ceux-ci n'ont pas cherché uniquement à leur faire rendre de beaux revenus ; ils ont eu en vue surtout, dans la fixation des tarifs, l'utilité générale de la communauté. Cependant, pour exécuter d'aussi grands travaux, les ressources ordinaires des Etats étaient bien insuffisantes ; il a fallu emprunter. Il était en conséquence convenable que les canaux donnassent, autant que possible, de quoi servir l'intérêt de la dette contractée pour la construction. Telles sont les considérations d'après lesquelles ont été réglés les tarifs sur les principaux canaux des Etats-Unis.

Le tarif du canal Erié, qui est en même temps celui de tous les canaux appartenant à l'État de New-York, est réglé en ce moment comme il suit, par tonne et par kilomètre :

Houille, dans certains cas, et anthracite dans tous les cas....	0 f. 015
Houille dans d'autres cas..................................	» 033
Fumier, sable, gravier, pierre brute ou taillée, sel et plâtre extraits du sol de l'État, minerai de fer......................	» 017

On voit que ce n'est que la moitié environ du péage des objets similaires sur les canaux anglais, dans le cas où les tarifs anglais les ménagent le plus.

Grains et graines de toute espèce, farine, graisse et saindoux, salaisons de bœuf et de porc, produits agricoles de toute nature, gros mobilier et outils agricoles, charbon de bois, potasse, plomb (venant de l'ouest), fonte brute ou moulée, fer en massiaux à la descente, plâtre non provenant de l'État, ardoises, tuiles, chiffons..	» 033

La plupart des objets de cette catégorie ne payent que le tiers, ou le quart, ou même seulement le cinquième

de la taxe exigée des objets semblables sur la plupart des canaux de la Grande-Bretagne.

Fonte en gueuse et moulée	0	033
Fer en barres de tout échantillon à la remonte et *merchandize* (1) (tissus, épiceries, denrées coloniales)	»	066
Sel provenant d'ailleurs que de l'État	»	219

L'article qui fournit la plus grosse part des transports sur le lac Erié, c'est le bois. Le pays que traverse le canal, et les contrées intérieures auxquelles il conduit, présentent de vastes forêts vierges. On sait que la végétation est remarquablement vigoureuse en Amérique. Les arbres de 40 mètres de hauteur y sont aussi communs qu'en Europe ceux de 25 à 30 mètres. La masse de bois que fournissent les contrées baignées par le lac Erié, le lac Ontario et le lac Champlain est extraordinaire. Des quantités coupées dans les forêts de l'Union ou du Canada, traversent une partie des grands lacs, descendent le canal et le fleuve Hudson jusqu'à New-York, puis franchissent l'Océan et viennent servir à la consommation de l'Angleterre.

Le bois de charpente paye, par mètre cube et par kilom. :

Transporté en bateau	»	006
Transporté en train (2)	»	018

Il y a de plus un droit de péage sur le bateau; mais réparti sur le chargement, c'est une quotité très-faible par tonne et par kilomètre. Au moment où je parle, c'est

(1) Le mot *merchandize* (marchandise) n'a pas le même sens dans tous les États. En Pennsylvanie, par exemple, les commissaires des canaux distinguent les épiceries et les denrées coloniales des tissus et des objets de luxe, et réservent le titre de *merchandize* pour ces deux dernières catégories d'objets. Mais, en général, on ne fait pas cette distinction.

(2) En France, on a adopté à tort la disposition inverse, qui consiste à taxer le bois en train beaucoup moins que le bois en bateau. Le bois en train endommage les canaux et gêne la circulation des bateaux accélérés.

par kilomètre parcouru, 0 f. 0667; en supposant un chargement de 50 tonnes, ce n'est plus, par tonne et par kilomètre, que 0 f. 0013. Il existe un droit du même genre sur la plupart des canaux importants des États-Unis, et sur certains canaux de la France.

Au total, ce tarif est modéré; il l'est surtout beaucoup en comparaison des tarifs anglais. Cependant, en France, on le considérerait encore comme élevé.

J'ai déjà signalé les principaux effets qu'avait eus le canal Erié. Vous savez qu'il sert à une circulation plus active et à un commerce plus considérable que pas autre canal au monde. Les profits qu'il donne sont tels qu'il est payé depuis longtemps. Les produits nets du péage du Grand-Canal sont aujourd'hui le principal revenu de l'Etat de New-York, et servent à le reconstruire lui-même sur de plus grandes dimensions (1).

L'Angleterre avait déjà donné l'exemple de canaux qui produisaient des revenus magnifiques; mais, en comparaison du canal Erié, c'étaient de petites entreprises (2).

(1) Le montant des péages du canal Erié a toujours été croissant, quoique les droits aient subi successivement des réductions considérables. Nous indiquerons plus loin (*note au bas de la page* 502) ce qu'ils sont devenus depuis 1841. En 1830, le canal Erié donnait 943,545 dollars (4,976,000 fr.), et l'ensemble des canaux construits par l'État et lui servant d'embranchements, 1,056,922 (5,633,000 fr.); en 1840, c'était pour le canal Erié 1,597,334 dollars (8,414,000 fr.), et pour l'ensemble des canaux 1,775,748 dollars (9,464,000 fr.); en 1850, pour le canal Erié 2,933,126 dollars (15,634,000 fr.), et pour l'ensemble des canaux 3,273,899 dollars (17,450,000 fr.).

Déduction faite des frais d'entretien et d'administration, dans lesquels il faut comprendre la perception du revenu, les cinq exercices terminés en 1851 avaient laissé un produit net moyen de 2,650,206 dollars (14,085,598 fr.). (*Note de la présente édition.*)

(2) Les revenus des canaux anglais ont été tels que les actions de 100 livres sterl. se sont élevées :

Pour le canal du Grand-Tronc, à	1,300 liv.
— de Coventry, à	1,230
— d'Oxford, à	720

Le tarif des péages est uniforme sur les divers canaux appartenant à l'État de Pennsylvanie. Le 1er mars 1838 il a été revisé, et depuis lors on perçoit par tonne et par kilom. :

Pommes de terre, raves et navets	0f. 011
Argile, sable et gravier, fumier, minerai de fer, pierre brute, pierre à chaux, coton en laine	» 015
Houille	» 018
Coke, chaux, marbre en blocs, paille, foin, tabac en feuilles	» 022
Briques	» 026
Plâtre, pierre taillée, chanvre	» 029
Grains de toute espèce, farines, pommes, pêches et autres fruits verts, sel, bœuf salé, port salé, lard, laine, plomb, ardoises, tuiles	» 037
Poisson salé, graisse de porc, suif et fromage, bétail	» 044
Fonte moulée	» 059
Fer forgé ou laminé et acier, quincaillerie, cristaux, couleurs, huiles, tabac manufacturé	» 073
Tissus, drogueries, pelleteries, liqueurs étrangères, denrées coloniales	» 088
Bois de charpente, par mètre cube et par kilom.	
Transporté en bateau	» 008
Transporté en train	» 023

On voit que les péages des canaux de l'État de Pennsylvanie dépassent peu ceux du canal Érié. Ils sont même un peu moindres pour quelques articles; mais pour le bois de charpente, le tarif du canal Érié est moins élevé d'un quart.

Les tarifs des autres grandes lignes américaines sont généralement plus hauts. Ainsi sur le canal d'Ohio, ou du lac Erié (à Cleveland) au fleuve Ohio (à Portsmouth), qui, à cause de son étendue (496 kilom.), peut être mis en parallèle avec les lignes unissant le littoral à l'Ouest, le tarif qui était en vigueur en 1835, et qui

Ces canaux ont les longueurs suivantes :

Canal du Grand-Tronc	150 kil.
— de Coventry	147
— d'Oxford	43

paraît avoir été maintenu jusqu'à présent, est supérieur à ceux du canal Érié et des canaux de l'État de Pennsylvanie, toutes les fois qu'il s'agit d'un parcours qui ne dépasse pas 100 milles (161 kilom.) ; mais au delà ce sont à peu près les mêmes droits. Sur le beau canal de la Chésapeake à l'Ohio, après 15 milles (24 kilom.) de parcours, les droits de péage, moindres cependant qu'au-dessous de ce trajet, restent supérieurs de 50, ou même de 100 pour 0/0 au tarif du canal Érié. A l'égard du canal de Virginie, qui reliera la vallée du James-River et le bas de la baie de Chésapeake à la vallée de l'Ohio, on ne peut mentionner encore que le maximum fixé par la législature. Ce maximum est plus élevé que tout ce que nous venons de dire.

Il n'est pas inutile de comparer ces tarifs à ceux d'autres canaux d'un moindre développement, importants toutefois, et qui appartiennent à des compagnies. Je prendrai pour exemple le canal du Schuylkill que je vous ai précédemment signalé comme servant spécialement à conduire des masses d'anthracite à Philadelphie. Voici quelles étaient, en 1835, les principales dispositions du tarif en vigueur sur ce canal :

Fumier, sable et gravier, par tonne et par kilom.....		0 f. 022
Houille....................	id..............	» 030
Farine.....................	id..............	» 037
Blé........................	id..............	» 044
Porc salé..................	id..............	» 044
Fer........................	id..............	» 051
Tissus.....................	id..............	» 073
Bois de charpente, par mètre cube et par kilom.......		» 019

On voit que, sur ce canal, les droits de péage sont en général plus élevés que sur les canaux de l'État de New-York et de l'État de Pennsylvanie.

Il y a même aux États-Unis des canaux d'une faible

étendue, sur lesquels sont établis des tarifs encore plus hauts et véritablement exorbitants. Tel est le canal de la Délaware à la Chésapeake, qui fait partie de la ligne de cabotage intérieur, parallèle au littoral. Hâtons-nous de dire que, malgré son tarif exagéré, ou plutôt à cause même de cette exagération, ce canal ne fait pas de brillantes affaires. Voici ce tarif, tel qu'il était en vigueur en 1835 :

Briques, par tonne et par kilom.		0f. 059
Houille	id	» 072
Farine	id	» 173
Blé	id	» 123
Porc salé	id	» 178
Fer	id	» 191
Tissus	id	» 194
Bois de charpente, par mètre cube et par kilom.		» 034

Enfin, comme limite extrême des tarifs américains, je citerai celui d'un petit canal qui se trouve, à la vérité, dans une position tout à fait exceptionnelle. Placé au milieu du vaste réseau de la navigation fluviale de l'Ouest, il a pour tributaires forcés les innombrables bateaux à vapeur qui vont et viennent entre le haut Ohio et la vallée du Mississipi. L'Ohio présente une cataracte au milieu de son cours, à Louisville ; c'est le seul obstacle que l'on rencontre sur une navigation de 3,200 kilom., de Pittsburg au golfe du Mexique. On a creusé un canal, qui n'a d'ailleurs que 3,200 mètres, pour tourner la cataracte. La compagnie tient donc les bateaux à vapeur sous sa loi. Usant de la faculté que lui accordait sa charte de disposer du tarif à son gré, tant que ses revenus n'atteindraient pas 12 et 1/2 pour 0/0, elle l'a fixé comme il suit :

Les bateaux à vapeur payent, non par tonne de chargement, mais par tonne de contenance légale et par kil.	0f. 80
Les bateaux de l'espèce des chalans, par mètre carré de superficie	1 77

Pour avoir le montant total des frais de transport, vous savez qu'il faut ajouter aux droits de péage, que je viens de vous citer, le fret proprement dit qui s'élève, selon les localités et les circonstances, communément de 2 à 4 centimes par kilom. ; quelquefois, mais bien rarement un peu moins, quelquefois un peu plus (1).

La Belgique et la Hollande possèdent de nombreux canaux. Je ne m'arrêterai pas à exposer les dispositions détaillées de leurs tarifs. Je me bornerai à dire qu'ils sont en général extrêmement modiques. Ces canaux, creusés depuis longtemps, appartiennent aux provinces ou aux villes, et celles-ci, dans la plupart des cas, ne cherchent pas à en tirer du revenu et ne demandent ordinairement à l'exploitation que ce qui est nécessaire pour couvrir les frais d'entretien et de gestion.

(1) Depuis 1841, les tarifs du canal Érié et en général d'un grand nombre des canaux américains ont été diminués. Lorsqu'un bon observateur, M. Stucklé, a parcouru ce pays dans l'automne de 1845, il a constaté que les péages étaient comme il suit, sur les canaux de l'État de New-York, par tonne et par kilomètre :

Farine, salaisons et la plupart des autres produits agricoles......	0 f. 029
Articles dénommés *merchandize*..............................	» 059
Sel des salines situées dans l'État..............................	» 007
Plâtre, briques, minerai, engrais..............................	» 016

(*Voies de communications aux États-Unis*, par Henri Stucklé, 1847, pages 100 et 242.)

Sur le canal de l'État d'Ohio le tarif était, à la même époque, pour les articles qui suivent :

Céréales et métaux..	0 f. 014
Salaisons, laines, cendres, sel, suif..............................	» 023
Merchandize..	» 059
Bois de construction, par mètre cube..............................	» 005

(*Ibidem*, page 100.)

En 1850, les publications de l'administration des canaux de l'État de New-York accusent une réduction nouvelle dans quelques articles du tarif :

Le droit sur les salaisons et graisses de porc et sur le wisky avait été diminué d'un quart et mis à..................................	0 f. 022
Le droit sur le charbon de terre, de 0 f. 007, avait été abaissé à...	» 003

J'arrive aux canaux français.

La canalisation de l'Angleterre n'était pas commencée que déjà nous possédions le canal du Midi, creusé sous le règne de Louis XIV, et le canal de Briare, la plus ancienne de toutes nos lignes de navigation artificielle; il date de Louis XIII. L'Angleterre ne s'est mise à l'œuvre qu'à l'époque où Louis XV achevait son déplorable règne. Cependant, des 4,500 kil. de canaux que nous avons aujourd'hui ou qui s'achèvent, un tiers à peine était ouvert au commerce il y a seulement vingt ans ; de telle sorte que nous n'aurons été mis en possession de la plupart de nos canaux qu'à l'époque où les chemins de fer devaient venir en diminuer singulièrement l'utilité. La révolution avait suspendu l'exécution de quelques lignes que l'ancien régime avait commencées. Parmi celles que l'Empire à son tour s'était mis à ouvrir, il s'en trouvait plusieurs que les malheurs de l'invasion et la pénurie des ressources de l'Etat avaient forcé de suspendre, lorsqu'en 1821 et 1822 le gouvernement de la Restauration prit une résolution digne d'éloges : il entreprit de terminer tous les canaux (1) qui restaient inachevés et

A la même époque, le droit sur le coton en laine avait été réduit de plus de moitié; de même le droit sur le bétail vivant; celui sur une partie des articles dénommés *merchandize* avait éprouvé aussi un fort abaissement.

Pour le sucre, les denrées coloniales, le café, de 0 f. 059, taux de l'automne de 1845, le péage avait été abaissé à .... 0 f. 029

De même pour le fer en barres et les clous.

Pour l'acier, la verrerie, la tôle, la réduction avait été un peu moindre. Quant aux tissus et à la plupart des articles manufacturés, il avait été maintenu au même point (0 f. 059). De même à l'égard des bois de construction, il n'avait été fait aucun changement. (*Note de la présente édition.*)

(1) Les lois des 5 août 1821 et 14 août 1822 ont autorisé l'ouverture ou l'achèvement de quinze lignes navigables, savoir :

Le canal du Rhône au Rhin,
— de la Somme,
— des Ardennes,

d'en creuser de nouveaux, sur une étendue de 2,460 kilomètres. Il le fit avec l'assistance d'associations financières d'après un système dont je vous ai fait sommairement connaître les bases.

Dans l'examen des tarifs des canaux français, il faut distinguer entre les canaux qui étaient livrés au commerce en 1814, et ceux dont la construction fut reprise ou commencée en 1821 et 1822.

Parmi les canaux ouverts antérieurement à 1814, les principaux sont ceux du Midi, de Briare, du Loing, d'Orléans, du Centre et de Saint-Quentin.

Sur le canal de Briare le tarif est compliqué et élevé. On perçoit le péage suivant, par tonne et par kilomètre :

La rivière d'Isle,
Le canal d'Aire à la Bassée,
— de Bourgogne,
— de Nantes à Brest,
— d'Ille-et-Rance,
— du Blavet,
— d'Arles à Bouc,
— du Nivernais,
— du Berry,
— latéral à la Loire,
La rivière du Tarn,
Et la rivière de l'Oise.

Ce système de navigation présente un développement d'environ 2,460 kilomètres.

La pente totale est de 2,535 mètres, et elle est rachetée à l'aide de 1,076 écluses.

Mais parmi ces quinze lignes, treize seulement ont été l'objet de traités spéciaux passés avec des compagnies financières dans le système indiqué plus haut, page 454. Le canal d'Aire à la Bassée a été entrepris par une compagnie à ses risques et périls, et la navigation du Tarn a été améliorée sur les fonds généraux du trésor. La canalisation de l'Oise s'est faite conformément au système de 1821 et 1822, en vertu d'une ordonnance du 13 juillet 1825, mais avec un tarif plus modéré.

Blé et farine..	0 f.054
Vin..	» 120
Fer, épicerie, tabac, bois de teinture........................	» 144
Tissus et coton en laine.....................................	» 180

Sur les canaux du Loing et d'Orléans le tarif est plus complexe et plus élevé encore que sur celui de Briare.

Sur le canal du Centre, qui appartient à l'État, les droits, depuis 1836, sont beaucoup plus modérés que les précédents.

Ils s'élèvent, par tonne et par kilom., pour les grains, farines et boissons, les fers, les verreries et faïenceries, les épiceries et drogueries, les tissus et objets de luxe, à...................... 0 f. 040

Pour les matériaux de construction, bois et pierre, briques, chaux, plâtre et sable, les minerais, les marnes et engrais, à... » 020

Pour la houille, à.. » 015

Sur le canal de Saint-Quentin, les droits ont été réduits depuis 1817. Le péage normal, par tonne et par kilom., n'est plus que de. . . . . . . 0 f. 020

Pour les pierres de toute espèce, les engrais, le sable et gravier, les briques et les fourrages, il est de..................... » 010

Il est vrai que sur le canal de Saint-Quentin il y a un petit droit sur les bateaux vides, et que la perception s'y fait d'après la contenance légale ou charge possible, ce qui équivaut à une surtaxe.

Quant au canal du Midi, le droit normal est, par tonne et par kilom., de . . . . 0 f. 080

Mais des dispositions particulières ont réduit ce droit pour divers articles. Ainsi, la houille, le charbon de bois, les bitumes, asphaltes, pierres asphaltiques, la chaux et pierre à chaux, les cendres de tabac, le plâtre cuit ou cru, les terres propres à la poterie, les sarments, les souches, ne payent que............. » 027

Le fumier..	» 020
Le sable et gravier......................................	» 021
Le bois à brûler..	» 040

Pour les canaux de 1821-22, la loi de concession institua un tarif uniforme. Ce tarif est excessif; heureusement il est possible de l'amender. En ce moment on perçoit au plus la moitié des droits qui y sont portés.

Aux termes de ce tarif, le droit varie, pour les grains et les boissons de toute nature, cidre et poiré exceptés, le sel, la drêche, par tonne et par kilom., entre	0 f.055 et	0 f.088
Pour les verreries et faïences, il est de		» 060
Pour les objets de luxe, cristaux, porcelaines, tissus, de		» 088
Pour la houille, de		» 048

Il n'est peut-être pas superflu de vous faire remarquer qu'en France, sur les voies naturellement navigables elles-mêmes, c'est-à-dire sur les fleuves et les rivières, le commerce est soumis à un droit de péage; mais ce droit est fort modéré. En vertu de la loi du 9 juillet 1836 et des ordonnances ou décrets rendus en conformité de cette loi, la taxe est, par tonne et par *myriamètre*, aussi bien à la remonte qu'à la descente, comme il suit :

Marchandises de 1re classe	0 f.035
— 2e classe (1)	» 015

En Amérique, il n'est pas perçu de péage sur les fleuves et les rivières; mais on doit tenir compte de ce qu'en France les voies naturelles ont été l'objet de beaucoup

(1) Les marchandises de 2e classe sont :

1° Les bois de toute espèce autres que les bois étrangers d'ébénisterie ou de teinture, le charbon de terre ou de bois, le coke et la tourbe, les écorces et les tans;

2° Le fumier, les cendres et les engrais;

3° Les marbres ou granits bruts ou simplement dégrossis, les pierres ou moellons, les laves, les grès, le tuf, la marne et les cailloux;

4° Le plâtre, le sable, la chaux, le ciment, les briques, tuiles, carreaux ou ardoises;

5° Le minerai, le verre cassé, les terres et ocres.

Les marchandises de 1re classe sont celles qui ne sont pas dénommées dans la liste de la seconde.

Ces droits sont augmentés du décime.

d'améliorations aux frais de l'État : on les a endiguées sur un très-grand nombre de points ; on a construit des barrages accompagnés d'écluses, et souvent même des canaux latéraux, sans y rendre la navigation passible des droits établis sur les canaux.

Voici deux tableaux qui présentent l'indication des péages exigés des objets les plus usuels, sur les canaux français, et sur les canaux américains de grande et de moyenne dimension :

TARIFS DES CANAUX FRANÇAIS.

NATURE DES OBJETS.	Canal du Midi.	Canal de Briare.	Canal du Centre.	Canal de Saint-Quentin	Canaux de 1821 et 1822(2).
	F.	F.	F.	F.	F.
Fumier, sable et gravier (1)	0 020	0 015	0 020	0 010	0 010
Houille	» 027	» 020	» 015	» 020	» 048
Farine	» 080	» 054	» 040	» 020	» 087
Blé	» 080	» 054	» 010	» 020	» 067
Vins	» 080	» 120	» 040	» 020	» 081
Fer	» 080	» 144	» 040	» 020	» 060
Tissus	» 080	» 180	» 040	» 020	» 088

TARIFS DES CANAUX AMÉRICAINS.

NATURE DES OBJETS.	GRANDES LIGNES.		LIGNES MOYENNES.	
	Canal Érié.	Canaux de Pennsylvanie.	Canal du Schuylkill.	Canal de la Délaware à la Chésapeake.
	F.	F.	F.	F.
Fumier, sable et gravier (3)	0 017	0 015	0 022	0 059
Houille	» 015	» 018	» 030	» 072
Farine	» 033	» 037	» 037	» 173
Blé	» 033	» 037	» 044	» 123
Porc salé	» 033	» 037	» 044	» 178
Fer	» 033	» 073	» 051	» 191
Tissus	» 066	» 088	» 073	» 194

(*Les notes* 1, 2 *et* 3, *à la page suiv.*)

Au reste, une réduction de tous les tarifs des canaux français est imminente. La compagnie du Midi a pris l'engagement de réduire le sien d'un quart, lorsque le canal latéral à la Garonne serait achevé (1). La compagnie du canal de Briare paraît prête à souscrire à une forte diminution; les compagnies d'Orléans et du

(1) Le sable et le gravier ne figurent pas dans le tarif du canal de Briare. Pour le plâtre, le droit est de 0 f. 027.

(2) Les péages effectivement perçus sur les principaux canaux qu'administre l'État en France ont été moyennement, pendant les trois années 1847 à 1849, par tonne et par kilomètre :

Canal de Bourgogne	0 f. 03009
— du Rhône au Rhin	» 01282
— latéral à la Loire	» 01766
— du Centre	» 01434
— du Nivernais	» 01950
— du Berry	» 01660
— d'Arles à Bouc	» 01915
— de Nantes à Brest	» 01366

Le tarif moyen a été de 0 f. 01846. C'est dire qu'on ne transporte guère, sur les canaux administrés en France par l'État, que les marchandises les plus communes. (*Note de la présente édition.*)

(3) Le fumier, le sable et le gravier ne figurent pas dans le tarif du canal de la Délaware à la Chésapeake. Nous avons indiqué ici le péage établi sur les briques, qui, dans ce tarif comme dans la plupart des autres, sont au nombre des objets les moins grevés.

(4) La concurrence du chemin de fer du Midi, qui est imminente, détermine en ce moment la compagnie du canal du Midi à faire de grands efforts afin d'attirer le commerce, ou pour mieux dire, afin de le retenir. C'est ainsi qu'elle exécute de grands travaux d'amélioration dans la partie orientale du canal. Dans la même pensée, elle a fait subir des réductions à son tarif. Ainsi entre Cette et Toulouse pour un trajet de cinq jours et demi, le tarif est aujourd'hui (1855), par tonne et par kilomètre :

Pour les marchandises de	1re classe	0 f. 07
—	2e classe	» 04
—	3e classe	» 02
—	4e classe	» 01

(*Note de la présente édition.*)

Loing ont indiqué les mêmes dispositions (1). L'Etat est le maître de réviser le tarif du canal du Centre (2), il aura la même latitude pour le canal de Saint-Quentin à partir de 1849 (3). Quant au tarif des canaux de 1821 et 1822, il mérite ici une mention particulière.

Je vous ai déjà fait connaître sommairement les combinaisons financières moyennant lesquelles furent entrepris les canaux de 1821 et 1822 ; je vous ai mentionné particulièrement ce qu'on nomme les *actions de jouissance*. Pour que le bénéfice éventuel des bailleurs de fonds, qui était représenté par ces titres, ne fût pas illusoire, il a fallu, vous le savez, accorder aux compagnies que le tarif des péages ne serait pas modifié sans leur assentiment. De là sont nés des débats dont je vous ai

(1) Depuis 1841, le tarif a été abaissé sur ces différents canaux; il est aujourd'hui comme il suit sur le canal de Briare :

Farine	0 f. 036
Vins	» 085
Fers, épiceries, bois de teinture	» 072
Tissus et objets de prix en général	» 085

Diverses autres classes sont tarifées à 0 fr., 048; 0 fr., 046 ; 0 fr., 0,36; 0 fr., 033; 0 fr., 027; 0 fr., 024; 0 fr., 020, et le charbon de terre l'est à 0 f. 018.

On consultera utilement, pour tout ce qui concerne le régime des canaux et des rivières de la France, *le Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique*, par M. Ernest Grangez; Paris, 1855. (*Note de la présente édition.*)

(2) Le tarif du canal du Centre a été un peu réduit à la fin de 1848; les marchandises y sont rangées en trois classes, pour lesquelles le péage est, par tonne et par kilomètre, de 0 fr., 04; 0 fr., 02; 0 fr., 01.

(*Note de la présente édition.*)

(3) Un décret en date du 4 septembre 1849 a fixé ainsi qu'il suit les droits de péage à percevoir par kilomètre sur le canal de Saint-Quentin, conformément d'ailleurs aux dispositions de la loi du 9 juillet 1836 :

Bateau chargé, par tonne de chargement réel	0 f. 010
Bateau vide, par tonne de capacité possible	» 001
Trains et arbres flottés, par mètre cube d'assemblage	» 010

Aux droits indiqués pour ce canal il faut ajouter le décime par franc.

(*Note de la présente édition.*)

entretenus. Jusqu'à ce qu'une solution amiable intervienne, il est à craindre que l'exploitation des canaux n'ait beaucoup à souffrir sous tous les rapports.

Jusque-là, jusqu'à ce qu'un tarif modéré ouvre décidément à la circulation ces canaux si laborieusement établis, les trois cents millions et plus qui y auront été dépensés resteront un capital mort, et ces voies de transport, dont nous pouvons espérer tant de services, demeureront presque stériles pour le commerce comme pour la prospérité générale du pays (1).

(1) En 1845 le gouvernement présenta aux Chambres une loi dont l'objet était d'exproprier les compagnies, pour cause d'utilité publique, en rachetant ainsi les *actions de jouissance*. Cette loi fut votée, mais le gouvernement n'y donna pas de suite, jusqu'en 1850, où des projets de loi furent présentés pour le rachat spécial des actions de jouissance de trois compagnies: celle des Quatre-Canaux comprenant : 1° les trois canaux de la Bretagne, 2° le canal du Nivernais, 3° le canal de Berry, 4° le canal latéral à la Loire, celle du canal de Bourgogne et celle du canal du Rhône au Rhin. On ne put se mettre d'accord sur ces projets, et le 21 janvier 1852 fut rendu un décret ayant force de loi, ordonnant qu'il serait procédé immédiatement, dans les formes prescrites par la loi de 1845, au rachat des actions de jouissance des canaux du Rhône au Rhin, de Bourgogne et des Quatre-Canaux. Les sommes à payer pour prix des actions de jouissance expropriées seront formées par 30 annuités, chacune de 1,546,327 fr.

Le gouvernement s'étant ainsi rendu maître des tarifs, deux décrets en date du 29 juin 1853 ont fixé les droits à percevoir sur les canaux de Bourgogne et de Bretagne. Le tarif du Rhône au Rhin avait déjà été modifié convenablement.

A l'égard du canal de Berry et du canal latéral à la Loire, dont il n'est pas moins indispensable de reviser les tarifs, aucune réduction n'aura lieu jusqu'à ce que les compagnies des canaux de Roanne à Digoin, de Briare et du Loing consentent, de leur côté, à certaines modifications de leurs tarifs.

Aucune négociation ne paraît avoir été entamée encore avec la compagnie des Trois-Canaux (canal de Manicamp et de la Somme, canal des Ardennes, canal latéral à l'Oise et Oise canalisée).

Le tarif des péages du canal du Rhône au Rhin, dans la partie comprise entre Mulhouse, Huningue et Strasbourg, est, par tonne et par kilomètre :

Pour la 1re catégorie de marchandises	0 f. 010
Pour la 2e catégorie, comprenant les objets les plus communs	» 005



Toutefois, il ne faut pas s'exagérer l'influence des tarifs. Ce serait se tromper que de croire qu'un tarif très-bas suffise à rendre les canaux profitables au commerce, ou qu'un tarif un peu haut exclue nécessairement un mouvement considérable. Le canal Erié a un tarif qui est passablement élevé; cependant il opère des transports immenses, et il a changé la face d'une partie du continent américain. Les canaux anglais, dont les tarifs sont excessifs, n'en ont pas moins puissamment contribué à porter la prospérité de l'Angleterre au point qu'elle a atteint aujourd'hui. C'est que, pour les canaux, la bonne gestion passe avant la quotité des tarifs. Les canaux anglais sont entretenus et administrés avec un soin que peu de personnes soupçonnent en France. Il en est de même aux États-Unis, et le canal Erié, par exemple, peut sous ce rapport être cité comme un modèle : les moindres accidents y sont réparées d'urgence, avec une promptitude militaire ; l'administration est vigilante, les employés sont actifs, les éclusiers alertes et toujours à leur poste ; enfin la gestion du canal est assimilée aux affaires d'Etat. Ce n'est que sur des canaux entretenus et administrés de la sorte qu'une grande circulation peut s'établir ; alors seulement le commerce

Sur le canal de Bourgogne, le décret du 29 juin 1853 a établi aussi un tarif très-modéré, savoir, par tonne et par kilomètre :

Céréales, farines, salaisons, vins, esprits, articles manufacturés de toute espèce, denrées exotiques....................	0 f. 020
Marne, argile, cailloux, gravier, pierres à plâtre, tourbes, pavés, fumiers....................	» 005
Une troisième catégorie d'articles comprenant la houille est taxée à....................	» 010

Ces différents droits sont augmentés du décime par franc.

Sur les canaux de Bretagne, le décret du 29 mars 1853 établit un tarif qui a beaucoup d'analogie avec celui du canal de Bourgogne, avec cette différence cependant que le péage relatif aux marne, argile, cailloux, etc., n'est que de 0 fr. 0025. (*Note de la présente édition.*)

trouve sur les canaux deux choses qu'il aime, la célérité et la régularité. La célérité est une source d'épargnes plus féconde que ne saurait l'être un tarif abaissé de quelques degrés de plus. Un service rapide affranchit en effet le commerce de la majeure partie des divers frais qui sont proportionnels à la durée du voyage, tels que l'entretien et la moins-value des bateaux, le salaire des bateliers et l'intérêt du capital représenté par la valeur des marchandises. La ponctualité des départs et des arrivées est aussi pour le commerce d'un prix inestimable.

La lenteur avec laquelle se faisait, il y a quelques années, le service sur les canaux français, passera un jour pour fabuleuse. Le charbon de terre que consomme Paris vient en grande partie du bassin houiller de Mons. Mons n'est pas au bout du monde, il n'est qu'à 340 kilomètres de Paris, par les canaux ; cependant, il y a vingt ans, quand un bateau chargé de houille avait quitté Mons, bien du temps se passait avant qu'il arrivât à Paris. Parti le même jour de Bordeaux pour la Guadeloupe, un bâtiment de commerce pouvait décharger sa cargaison de vins, embarquer du sucre et revenir dans la Gironde, avant que le bateau de charbon eût paru dans le bassin de la Villette. Le navire repartait ; il faisait voile pour la Nouvelle-Orléans ; là, sans se presser, il débarquait son chargement, rechargeait, sans tour de faveur, des balles de coton et rentrait à Bordeaux ; le bateau parti de Mons n'était pas encore à la Villette. c'est à peine si, quand le navire rentrait dans le port pour la troisième fois, le bateau parti de Mons était arrivé à Paris, car on était quelquefois plus d'un an à faire le trajet. Nous n'y mettons plus aujourd'hui qu'un mois, quand la saison est propice. Le progrès est sensible assurément ; mais c'est encore trois ou quatre fois trop. Le canal Erié a 586 kilomètres de long : les

marchandises de quelque valeur le parcourent d'une extrémité à l'autre en 7 ou 6 jours et demi ; les objets les plus communs font le voyage en 14 jours. La distance est presque moitié moindre, de Mons à Paris ; on pourrait donc très-bien venir de Mons à la Villette en une semaine ou en dix jours.

Parmi tous nos canaux de France, un seul est bien entretenu, bien administré, c'est le canal du Midi. Il n'est pas de jardin qui soit d'un plus joli aspect que ses rives et, ce qui est plus intéressant, le service s'y fait à merveille. La compagnie est remplie de zèle ; les descendants de Riquet (la famille Caraman), qui en font partie, tiennent à honneur de soigner l'œuvre de leur aïeul ; c'est dignement entendre les devoirs de l'héritage. L'administration se recommande aussi par une sollicitude paternelle envers ses employés ; c'est un excellent moyen de les rendre actifs et vigilants.

A Paris même, au centre non-seulement de la civilisation française, mais de la civilisation du monde, nous avons des canaux dont la tenue est médiocre. Sur les canaux placés aux abords de cette belle capitale, il n'y a pas de service de nuit. Sur le canal Erié les bateaux vont et viennent la nuit comme le jour ; grâces à ce soin, la circulation y est énorme ; et il le faut bien, car il y a telle écluse où il passe près de 25,000 bateaux ou trains de bois par an (1). Rappelons qu'à cause des gelées la navigation sur le canal Erié ne dure ordinairement que sept mois et demi. Sur le canal du Midi, le service accéléré marche le jour et la nuit.

(1) En 1850, l'écluse dite *Alexander's lock,* située à 5 kilomètres environ à l'ouest de Schénectady, a eu 38,444 passages. L'écluse de Francfort (14 kilomètres à l'ouest d'Utica) en a eu 40,174 ; l'écluse de Syracuse 41,170.

En 1846 il y avait eu 43,937 éclusées au premier des points que je viens d'indiquer.

De ces considérations sur les canaux ressort une conclusion pratique à l'usage de la France, c'est qu'avant tout, et sans préjudice de l'abaissement des tarifs, si nous voulons tirer parti de nos canaux, il faut que nous sachions les porter à un parfait état d'achèvement, et qu'ensuite nous les maintenions dans un excellent état d'entretien. Il y aura ensuite à prendre quelques mesures de police pour empêcher que les bateliers ne trouvent à chaque écluse, chez l'éclusier lui-même, un cabaret où ils aiment à faire une station, au lieu de franchir rapidement le passage, en cinq minutes, à la façon américaine. Peut-être conviendrait-il d'organiser un corps pour le halage des bateaux, de même qu'à l'armée on a le corps du train des équipages. Mais ceci est tout à fait en dehors de la question des tarifs, et je n'insiste pas davantage.

DOUZIÈME LEÇON.

Des tarifs des chemins de fer (1).

MESSIEURS,

Occupons-nous des tarifs des chemins de fer.

Vous le savez, les canaux sont, comme les routes,

(1) Au sujet de cette leçon et de la suivante, les changements survenus dans la pratique sont tellement nombreux, et les observations que nous aurions eu à ajouter dans cette nouvelle édition sont de telle nature et d'un tel développement, que nous avons cru devoir en faire l'objet d'un *Appendice* spécial (*voir* plus loin, à la suite de la leçon XIII), au lieu de les placer dans des notes successives au bas des pages, ainsi que nous l'avons fait pour les leçons précédentes. (*Note de la présente édition.*)

sous le régime du libre parcours, c'est-à-dire que chacun y conduit son bateau, l'administration du canal se bornant à donner le passage sur sa ligne, moyennant une prime qu'on nomme péage. Le tarif des chemins de fer diffère de celui des canaux en ce qu'il se compose de deux parties distinctes, l'une comprenant le péage pour l'usage du chemin, l'autre représentant les frais de la traction opérée par l'administration du chemin de fer elle-même. En un mot, sur le canal, le tarif des sommes dues à l'administration de l'entreprise ne représente qu'une partie des frais subis par le commerce, et laisse en dehors le fret proprement dit; sur le chemin de fer, au contraire, c'est la totalité.

A l'origine, on était dans le doute sur la manière dont les chemins de fer seraient exploités. Les meilleurs esprits en étaient réduits aux conjectures. Pendant longtemps on ignora la valeur et la portée de cette grande invention; car la locomotive, qui devait la compléter, lui donner toute son utilité et son vrai caractère, ne fut elle-même inventée qu'après les chemins de fer, et même après cette découverte, il restait encore des incertitudes. On était généralement disposé à croire que les chemins de fer seraient, comme les canaux, abandonnés au régime de la libre circulation, et que chacun pourrait y venir avec son cheval ou avec sa locomotive. Il semblait naturel en effet d'assujettir ces voies nouvelles aux règles adoptées pour tous les autres systèmes de viabilité. On répugnait d'ailleurs à instituer des monopoles pour le commerce des transports. On pensa donc, en premier lieu, à fixer le droit de passage que les propriétaires des chemins de fer seraient autorisés à percevoir sous le nom de péage, conformément à ce qui se pratique sur les canaux. Mais bientôt on vit qu'il y aurait de l'avantage à ce que l'entrepreneur du chemin se fît en même

temps entrepreneur des transports, et sans lui en réserver absolument le privilége, on établit un maximum pour le droit de traction, comme on avait déjà fait pour le péage. Telle est l'origine de la distinction qu'on observe encore dans le tarif des chemins de fer, et qui n'a plus d'utilité pratique, excepté pour les cas où une compagnie de chemin de fer se sert d'un chemin autre que le sien, avec lequel sa ligne est soudée.

L'expérience a montré que le libre parcours était une illusion. La locomotive, sans laquelle les chemins de fer perdent la majeure partie de leurs avantages, a mis à nu les inconvénients d'un pareil régime, ses impossibilités et ses périls, et a rendu l'exploitation forcément unitaire. Néanmoins, par déférence pour le principe de la libre concurrence, la plupart des lois qui ont été votées, tant en Amérique qu'en Angleterre, à l'effet d'autoriser l'établissement de nouveaux chemins de fer, ne reconnaissent pas aux compagnies concessionnaires le droit exclusif d'opérer le service des transports. Aux Etats-Unis, un des Etats les plus considérables par son importance politique et par sa richesse, comme par le développement qu'il a donné aux travaux publics, celui de Pennsylvanie, avait même d'abord formellement admis le libre parcours sur un chemin appartenant à l'Etat lui-même. Malgré l'avis unanime des hommes les plus compétents, il voulut essayer de cet impraticable système, et le chemin de Columbia fut ouvert à la libre circulation. L'essai n'a pas été plus heureux là qu'ailleurs, et la faculté dangereuse qu'on avait laissée aux citoyens a dû leur être retirée presque aussitôt. En réalité, le libre parcours n'est pratiqué nulle part, si ce n'est sur de petits chemins de fer qui desservent des mines de houille, et où l'on n'emploie d'ailleurs que des chevaux. Malgré les dispositions plus ou moins explicites des lois anciennes

ou nouvelles, il n'est pas un chemin de fer de quelque importance où n'existent la centralisation, l'unité du service. Le péage et la traction ne constituent plus des droits séparés, par rapport à la masse du public. Il est donc bien convenu que, pour ce qui est des chemins de fer, sous la dénomination générale de tarif, nous entendons ici le montant collectif du péage proprement dit et de la traction.

Parlons d'abord des tarifs des marchandises.

Les chemins de fer tels que nous les connaissons aujourd'hui, c'est-à-dire armés de la locomotive, ont servi principalement, jusqu'au moment où je parle, au transport des voyageurs. Si le service des marchandises y a été effectué, ce n'est que par exception (1) ou secondairement. Il devait en être ainsi. Le résultat caractéristique de cette grande invention, c'est, quant à présent, la rapidité, et la rapidité importe plus au déplacement des hommes qu'à celui des produits. Circuler à raison de 40 kilomètres à l'heure, est un fait tellement nouveau et d'une telle portée dans la vie des individus et des peuples, qu'il ne faut pas s'étonner si les esprits en ont été exclusivement frappés, et si la préoccupation suprême de ceux qui ont fait de l'entreprise comme de l'exploitation des chemins de fer l'objet d'une étude ou d'une spéculation, a été jusqu'à ce jour de tirer parti de cette belle découverte pour le service des voyageurs. A l'égard de l'économie des transports commerciaux, les chemins de fer ont été jusqu'à ce jour, bien moins remarquables. Sous ce rapport, on les a crus, au début, bien inférieurs aux canaux, et il a été admis presque sans conteste par la plupart des personnes qui ont écrit

(1) Comme sur le chemin de Saint-Étienne à Lyon et celui d'Alais à Beaucaire.

sur les chemins de fer, qu'ils ne parviendraient jamais à égaler les voies de navigation. Il est certain que, dans la pratique, ils sont encore loin d'y avoir réussi, et que les marchandises circulent sur les canaux à meilleur compte que sur les chemins de fer, qui, encore une fois, en ont transporté peu jusqu'à ce jour dans la plupart des cas. Mais que ce soit là le fait définitif, il serait téméraire de l'affirmer. Tout porte à croire au contraire que les chemins de fer deviendront des voies de communication fort économiques.

Des ingénieurs instruits, après avoir comparé le prix de revient de la force motrice dans les deux systèmes, sont allés jusqu'à soutenir que dès maintenant, dans l'état actuel de l'art et de la science, les chemins de fer étaient à cet égard virtuellement supérieurs aux canaux, à moins que le sol ne leur opposât des difficultés particulières (1). Quoi qu'il en soit de cette assertion, une chose n'est pas douteuse, c'est que lorsque les savants et les ingénieurs, ainsi que les personnes qui se livrent à l'exploitation de ces voies nouvelles, se préoccuperont de la question d'économie, au même degré que jusqu'à ce jour de la question de rapidité, les frais et le prix courant du transport des marchandises y changeront nécessairement. Sur ce sujet l'avenir nous garde plus d'un secret. Je vous ai cité déjà l'exemple du chemin de fer qui suit la vallée du Schuylkill, de Mount-Carbon à Philadelphie; c'est un fait et non une espérance, un résultat acquis et non un futur contingent. Au surplus,

(1) Cette opinion, qui avait été soutenue avec force en Angleterre, dès 1838, par M. Wood (*A practical treatise on Railroads*, page 698), en France, vers la même époque, par M. Auguste Perdonnet (*Journal de l'industriel et du capitaliste*, juin 1839), et qui l'a été plus récemment dans diverses publications dues à M. E. Teisserenc, se trouve aujourd'hui confirmée par l'événement. C'est ce qui sera établi en détail dans la suite de ce cours. (*Note de la présente édition.*)

au moment où je parle, ce serait une tentative prématurée que de vouloir établir un parallèle entre les canaux et les chemins de fer considérés au point de vue de l'économie des transports; la question n'est pas encore mûre, les éléments de la comparaison ne sont point suffisamment nombreux. Mais il était nécessaire de vous recommander ces observations afin que vous n'acceptiez que comme essentiellement provisoires les résultats que va nous fournir l'examen des tarifs des marchandises sur les chemins de fer, tels qu'ils sont présentement.

Entretenons-nous d'abord de l'Angleterre.

Lorsque le parlement anglais fait concession d'un canal ou d'un chemin de fer à une compagnie, — car il est bon de dire que dans ce pays, qui possède un vaste réseau de navigation artificielle et plus de chemins de fer qu'aucun autre peuple d'Europe, ces immenses travaux sont sans partage l'œuvre des compagnies et leur propriété à perpétuité, — il a pour principe de lui laisser une grande latitude ; il ne lui fixe ordinairement pas de tarif, et la laisse, à cet égard, souveraine maîtresse. Comptant sur l'intelligence de l'intérêt privé et sur le stimulant de la concurrence, il s'en rapporte à l'action énergique de ce double aiguillon pour amener les tarifs au niveau le plus conforme à l'intérêt public. Ou s'il juge convenable d'établir des maxima, ils sont généralement très-élevés ; ils varient d'ailleurs selon les diverses classes de marchandises. Voici, par exemple, comment, sur le chemin d'Edimbourg à Glascow, l'un des derniers autorisés (1838), les classes sont composées et quels en sont les maxima respectifs par tonne et par kilomètre :

1re CLASSE. — Chaux, pierre à chaux, fumiers et engrais de toute sorte, matériaux propres à l'entretien des routes.. 0f. 258

2e CLASSE. —	Houille, coke, charbon de bois, cendres, pierre à bâtir ou à paver, briques, tuiles, ardoises, argile, sable, minerai de fer, fonte, fer en barres ou laminé, et généralement toute espèce de fer forgé ou fondu (sauf les outils et ustensiles), et autres articles similaires........................	» 290
3e CLASSE. —	Sucre, grains et farines, peaux brutes, bois de teinture et de construction, poterie, douves, métaux bruts (fer excepté), clous, enclumes, étaux et chaînes....................................	» 322
4e CLASSE. —	Cotons et laines, matières tinctoriales, tissus et autres objets manufacturés ou de consommation désignés sous le nom général de *merchandize*....	» 386

On voit que ces maxima sont très-élevés ; autant vaudrait laisser les compagnies entièrement maîtresses des tarifs que de leur imposer de pareilles limites.

Mais il importe surtout de savoir quels sont les prix que les compagnies perçoivent réellement.

En général, sur les chemins de fer construits principalement en vue de transporter les voyageurs avec une vitesse inespérée il y a quinze ans, et c'est la grande majorité des lignes ferrées de l'Angleterre, on fait payer aux marchandises, par tonne et par kilom. :

Pour les marchandises autres que la houille, la pierre et articles similaires.........................	0 f. 20 à 0 f. 30
Pour les marchandises communes, telles que la pierre et la houille....................................	» 12 à » 15

C'est moitié moins que le maximum fixé par le Parlement, pour le chemin de fer d'Edimbourg à Glascow, à l'égard des mêmes objets.

Mais il est de petits chemins spécialement établis pour desservir des mines de houille, et qui conduisent les marchandises au littoral, au point d'embarquement ; ces chemins sont particulièrement situés en Ecosse.

Ils prennent, chargement et déchargement non compris.. 0 f. 06 à 0 f. 09

Observons que le tarif réel, comme le maximum fixé par le Parlement, comprend tous les frais que nécessite le transport, c'est-à-dire la fourniture du wagon aussi bien que de la locomotive, la garde de la marchandise pendant le trajet, et la remise à domicile, sauf l'exception que je viens d'indiquer pour la houille relativement aux petits chemins de fer de l'Écosse. La compagnie, en un mot, est commissionnaire de transports et elle encourt toutes les obligations qui en résultent.

Je passe aux Anglo-Américains.

Le nombre des chemins de fer est grand en Amérique.

Quand on examine les tarifs des chemins de fer des États-Unis, et l'ensemble des dispositions législatives qui les concernent, on est frappé de l'infinie variété qu'on y rencontre. C'est que cette république n'est pas, comme les monarchies de l'Europe, soumise à un gouvernement unique. Elle se compose de vingt-six États indépendants et souverains. Chaque État a ses codes, son gouvernement, ses deux chambres législatives qui statuent sur tout ce qui le concerne, et notamment sur les entreprises d'utilité publique. Le gouvernement fédéral, qui siége à Washington, n'a d'autres attributions que de veiller aux intérêts généraux et collectifs des États, tels qu'ils sont définis et expressément dénommés dans la constitution des États-Unis. Ses attributions sont plus étendues que celles de la diète germanique ; mais chaque État n'en est pas moins souverain et fort jaloux de sa souveraineté ; en un mot, les États-Unis forment une union,

non pas une unité. De là beaucoup de diversité dans les monuments de la législation américaine, et par exemple, dans les lois relatives aux chemins de fer. Pourquoi un État imiterait-il l'État voisin; pourquoi l'État de Massachusetts suivrait-il, en matière de tarifs, les mêmes errements que l'État de New-York ou celui de Pennsylvanie? Rien ne l'y oblige, et l'esprit d'indépendance, le besoin de se distinguer des autres, de mettre sur son œuvre son propre cachet, est naturel à tous les hommes.

Quelle que soit cependant la variété des dispositions législatives aux États-Unis, relativement aux tarifs des chemins de fer, on y distingue quelques traits communs à tous à peu près. Il n'est pas ordinaire que, dans les maxima prescrits par la loi, lorsqu'il en existe, les marchandises soient partagées en plusieurs catégories. La loi généralement, en ce cas, fixe un maximum unique.

Dans ceux des États qui ont le mieux conservé la tradition anglaise, tels que le Massachusetts, New-York, la Virginie, la Caroline du Sud, les législatures, à l'exemple du parlement britannique, laissent une très-grande latitude aux compagnies. Ou elles ne leur fixent pas de maximum, ou elles leur en assignent un très-élevé, ce qui équivaut à n'en fixer aucun. Mais il est habituel qu'elles se réservent la faculté de reviser les tarifs ou d'en prescrire la réduction dans des cas ou à des intervalles déterminés, ou après des délais convenus.

Ainsi la législature du Massachusetts ne prescrit pas de maximum; les compagnies, dans cet État, sont maîtresses de percevoir tels prix de transport qu'il leur convient. Seulement il est d'usage d'insérer dans les actes de concession cette clause, qu'après un délai de dix ans, à partir de l'achèvement des travaux, et successivement de dix en dix années, dans le cas où le revenu net des ac-

tionnaires, pendant la période décennale, aurait dépassé un certain taux, le plus communément celui de 10 pour 100, la législature aurait le droit de prendre des mesures pour la réduction du tarif, afin de ramener les dividendes à ce taux de 10 pour 100. Mais il est dit aussi que le tarif ne pourra être modifié de manière à produire un revenu net de moins de 10 pour 100 ; dans cette vue il est stipulé que lors de la révision, s'il y a lieu, au commencement de chaque période décennale, la législature devra exclure de ses prévisions toute idée d'augmentation du mouvement commercial, relativement à la période précédente. Dans un petit nombre de cas, on a substitué à la période décennale des termes plus courts. Ainsi, pour le chemin de Boston à Providence, le délai périodique, après lequel le tarif pourra être réduit, est de quatre ans.

En Virginie la législature est dans l'usage de prescrire un maximum, ou des maxima ; mais ils sont en général très-élevés. Elle réserve pareillement certains cas de réduction du tarif. Ainsi, telle charte de concession porte que, dans le cas où les dividendes dépasseraient 15 pour 100, le tarif devra être réduit de manière à les y ramener. Mais souvent la législature adopte un autre système : elle ne fixe pas de limite aux dividendes et elle statue qu'après que les dividendes successifs auront réintégré la compagnie dans son capital, avec un intérêt annuel de 6 pour 100, le tarif devra être réduit de manière à faire descendre les dividendes au taux de 6 pour 100.

L'État de New-York se trouve dans une situation exceptionnelle : il est propriétaire du canal Erié, dont les revenus lui sont nécessaires pour l'achèvement de ses travaux, et particulièrement pour la reconstruction du canal lui-même. La législature, afin de mettre le trésor à l'abri des effets de la concurrence, a interdit le

transport des marchandises aux chemins de fer parallèles au canal, tant que dure la navigation ; mais pour les autres chemins, les compagnies ont obtenu pleine franchise, tant à l'égard du tarif que des dividendes.

Les États qui sont moins *anglais* que ceux dont nous venons de parler, présentent, dans leur législation en matière de chemîns de fer, des caractères différents ; parmi ces États la Pennsylvanie et le Maryland méritent d'être remarqués.

Le Maryland s'est montré peu bienveillant pour les compagnies : il leur assigne en général des maxima peu élevés ; on conçoit dès lors qu'il ait cru inutile de se réserver la faculté de les réduire.

La Pennsylvanie appelle plus encore une attention particulière. C'est un des plus considérables de tous les Etats de l'Union. C'est un des plus anciens, et lors de la déclaration de l'Indépendance, la ville de Philadelphie, sa métropole, était la plus populeuse des cités de l'Union. C'est pourtant un des États où l'autorité des exemples britanniques est la moins forte, parce que, de longue date, une notable partie de la population est allemande. On y trouve vingt-cinq ou trente journaux allemands, imprimés uniquement en allemand, et non pas, comme nos journaux d'Alsace, en allemand sur une colonne et en français sur l'autre, car une fraction des habitants n'entend pas un mot d'anglais et ne parle que la langue allemande. C'est à ce mélange de races sans doute qu'il faut attribuer le fait que les errements britanniques aient été peu suivis dans la Pennsylvanie à l'égard des tarifs des chemins de fer. Au surplus, dans cet État on n'a suivi aucun système d'une manière constante ; la législation pennsylvanienne en cette matière est d'une variété sans bornes.

C'est l'État lui-même qui a exécuté l'artère princi-

pale allant, ici par chemins de fer, et là par canaux, de l'est à l'ouest, de Philadelphie à Pittsburg sur l'Ohio, et il y a ajouté des ramifications très-nombreuses. Disons cependant que l'esprit d'association n'a pas été moins actif et moins entreprenant dans cet État que dans les autres, en matière de travaux publics; la Pennsylvanie est même de tous les États celui où il a eu jusqu'à ce jour les plus grands résultats. Il existe donc, dans la Pennsylvanie, de nombreuses compagnies de chemins de fer. La législature leur prescrit des maxima ou des moyennes qui varient d'un chemin à l'autre; à un maximum pour les tarifs, elle joint quelquefois un maximum pour les dividendes. Ainsi, dans quelques cas, il a été décidé que les dividendes ne pourraient être de plus de 15 pour 100; c'est ce qui a eu lieu pour le chemin de Philipsburg à la Juniata (non exécuté). Cette limite supérieure a été abaissée à 12 pour 100 pour le chemin de Philadelphie à Trenton, par exemple. Le plus souvent, quand la législature juge convenable de prendre des dispositions au sujet des dividendes, c'est pour statuer que lorsqu'ils dépasseraient 12 pour 100, l'excédant serait partagé par parties égales entre la compagnie et l'État: ce produit éventuel est affecté à la caisse de l'instruction primaire. On trouve plus fréquemment encore, dans les chartes des compagnies de chemins de fer, un impôt, de 8 pour 100 ordinairement, sur les dividendes qui excéderaient un certain taux, et cette taxe n'a qu'un but fiscal. Quelquefois aussi la législature pennsylvanienne n'a imposé aux compagnies aucune limite pour les dividendes, et les a affranchies même de la taxe spéciale de 8 pour 100.

Après cet exposé sommaire, donnons quelques exemples des tarifs réellement en vigueur.

Dans le Massachusetts, où la législature ne fixe pas de maximum, les tarifs sont en général assez élevés.

La compagnie du chemin de fer de Boston à Worcester perçoit, par tonne et par kilom.:

A la remonte, ou de l'est à l'ouest	0 f. 292
Dans l'autre direction	» 250
La compagnie de Boston à Lowell prend	» 260

En France, le transport par le roulage ordinaire coûte de 20 à 25 centimes par tonne et par kil.; par le roulage accéléré, c'est de 40 à 45 centimes. Aux États-Unis, le roulage correspondant à notre roulage ordinaire peut être moyennement évalué à 50 centimes au moins; il coûtait, entre Boston et Worcester, avant l'établissement du chemin de fer, 57 centimes. Ce chemin transporte beaucoup de marchandises.

Dans l'État de New-York, avons-nous dit, les chemins de fer parallèles au canal Erié sont exclus de la faculté de transporter des marchandises, pendant la durée de la navigation.

Celui d'Albany à Schénectady, qui, par exception, est autorisé à effectuer ces transports, quoi qu'il soit parallèle au canal, percevait, en 1837, par tonne et par kilom. 0 f. 261

En Virginie les tarifs effectifs sont très-élevés.

La compagnie de Pétersburg au Roanoke a pour maximum légal	0 f. 408
Elle perçoit	» 326

A la compagnie de Winchester au Potomac on a assigné le maximum suivant :

A la remonte, ou de l'est à l'ouest	» 196
Dans l'autre direction	» 261

Elle applique son tarif légal dans toute son étendue.

Dans la Caroline du Sud, le chemin de fer de Charleston

à Augusta, qui a déjà 219 kilomètres, mais qui se prolonge et doit un jour atteindre des points beaucoup plus éloignés, percevait, en 1834 :

Pour la *merchandize*	0 f. 269
Pour le coton	» 150

Cette forte différence entre le transport du coton et celui de la *merchandize* provient de ce que la rivière Savannah faisant concurrence au chemin de fer, si le commerce craint de confier la *merchandize* à cette rivière, il n'a pas la même appréhension pour le coton qui est à l'état brut.

Voilà pour les États que nous avons désignés comme plus particulièrement anglais.

Quant au Maryland, où la législature est rigoureuse envers les capitalistes entrepreneurs de chemins de fer, les maxima prescrits aux compagnies sont de beaucoup inférieurs à ceux que nous venons de citer.

Sur le chemin de Baltimore à l'Ohio, le maximum est :	
De l'ouest à l'est, de	0 f. 130
Dans la direction opposée, de	» 196
Sur le chemin de Baltimore à Washington, il est, dans les deux sens, de	» 130
Sur celui de Baltimore à Port-Deposit, il est pareillement de	» 130

Les deux compagnies perçoivent le plein de leur tarif.

Dans l'État de Pennsylvanie, il y a une distinction à faire entre les chemins de fer : la plupart appartiennent à des compagnies, deux sont à l'Etat. De ces deux derniers un seul nous occupera, celui de Philadelphie à Columbia. On concevrait que le tarif fût sensiblement moindre sur ce chemin que sur ceux que nous avons déjà nommés. Les compagnies cherchent, avant tout, de bons dividendes ; un État a d'abord en vue l'utilité du public, des consommateurs ; l'intérêt du fisc vient en-

suite, et encore faut-il remarquer que l'intérêt du fisc, lorsqu'on l'embrasse dans sa généralité, peut fort bien se trouver satisfait quand même telle entreprise, faite aux risques du trésor, ne donne pas de profit.

Voici le tarif du chemin de fer de Columbia, je parle toujours par tonne et par kilomètre :

Fumier, sable et gravier	0 f. 090
Houille	» 090
Porc salé	» 112
Farine	» 119
Blé	» 127
Fer	» 156
Tissus	» 214

Mais il ne faut pas oublier que l'administration du chemin de Columbia, à la différence de toutes celles dont nous venons de parler, ne fournit que la force motrice, c'est-à-dire la locomotive. Outre les frais du tarif, le commerce a par conséquent à payer le service rendu par l'entrepreneur qui se charge des transports, et qui fournit les wagons. Ce dernier article, seul, représente au moins 2 centimes par tonne et par kilom., au prix coûtant. Le transport s'effectue aux risques de l'entrepreneur ou de l'expéditeur, l'administration n'assumant la responsabilité ni des avaries ni des pertes, quelle qu'en puisse être la cause. L'entrepreneur des transports doit donc recevoir, outre la rémunération de son travail et de ses frais, une certaine prime d'assurance.

Sur les chemins de fer qui, dans l'État de Pennsylvanie, sont la propriété des compagnies, les prix sont élevés aussi.

Examinons maintenant les tarifs des marchandises sur les chemins de fer, en France et dans un autre pays de l'Europe beaucoup plus resserré, mais aussi plus remarquable par l'étendue qu'y ont acquise ces voies de

communication perfectionnées, je veux dire la Belgique.

Cet examen ne sera pas long pour la France. Nous n'avons qu'un petit nombre de chemins, d'un développement en général fort exigu, et dont la majeure partie ne sert guère qu'au transport des voyageurs. Ainsi les petits chemins établis aux abords de Paris, celui de Saint-Germain, les deux chemins de Versailles, le tronçon de la ligne d'Orléans qui atteint Corbeil (c'est là tout ce qui compose quant à présent le réseau des chemins de fer parisiens), ne sont encore exploités qu'en vue des voyageurs et ne reçoivent qu'une insignifiante quantité de marchandises. Nous possédons cependant deux chemins de fer intéressants dont la destination principale est le transport des choses bien plus que des personnes, celui de Saint-Etienne à Lyon et celui d'Alais à Beaucaire. On pourrait même en nommer deux autres, le chemin de Saint-Etienne à Andrézieux, et un chemin qui n'est que le prolongement de ce dernier depuis Andrézieux jusqu'à Roanne, latéralement à la Loire. C'est, sous le rapport des chemins de fer, une triste situation que la nôtre. Espérons qu'enfin elle va changer. Tout porte à croire que, si la paix du monde n'est pas troublée, notre patrie possédera dans dix ans un réseau de chemins de fer aussi complet qu'aucun autre peuple (1).

A défaut de tarifs réels qui, en France, méritent d'être mentionnés, pour la grandeur des lignes auxquelles ils

(1) L'espérance exprimée ici ne fut pas réalisée : dix ans après le moment où cette leçon avait été faite, c'est-à-dire dans l'été de 1851, plusieurs des plus grandes lignes restaient à concéder ou à entreprendre. Rien n'était résolu encore pour l'achèvement de la ligne importante qui doit joindre la Méditerranée à la mer du Nord. La partie de cette ligne qui est comprise dans la vallée du Rhône, au delà de Lyon, n'était pas concédée. Ce retard des chemins de fer a été l'une des circonstances qui ont le plus indisposé le public contre l'influence que les assemblées délibérantes avaient prise dans le gouvernement de l'État. (*Note de la présente édition*.)

s'appliquent, faisons du moins connaître les maxima légaux. On se souvient qu'en 1838 les chambres avaient voté un certain nombre de concessions, mais en les accompagnant de conditions qui, eu égard à l'opinion qu'on avait des chemins de fer, étaient plus propres à repousser les capitaux qu'à les attirer vers ces entreprises. Les compagnies qui se formèrent alors, et qui, à l'exception de deux, sont mortes presque en naissant, reçurent le tarif suivant :

	Pour la houille	0 f. 09
	Et pour les autres produits, selon les diverses classés :	
1re CLASSE. —	Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulière, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	» 12
2e CLASSE. —	Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	» 14
3e CLASSE. —	Fonte moulée, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigre, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et laines, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés	» 16

Ces maxima, comme on voit, sont inférieurs de beaucoup à ceux qui ont été prescrits, soit par le parlement anglais, soit par la plupart des législatures des Etats-Unis. Le maximum imposé pour la houille, par exemple, a paru insuffisant aux capitalistes, à cause de ce qui se passe sur le chemin de Saint-Etienne à Lyon, qui a été établi dans le but spécial de transporter du charbon, et qui aujourd'hui en voiture annuellement la forte quantité

de 600,000 tonnes, avec un tarif de 0 fr. 098 (1). La compagnie concessionnaire semble ne réaliser que des bénéfices insignifiants, et elle serait même en perte ou paraîtrait y être, si au transport de la houille elle ne joignait celui des voyageurs, auquel on n'avait pas songé au début de l'entreprise, et qui n'en a pas moins acquis des proportions considérables, et si au prix de 0 fr. 098 elle n'ajoutait, sous des prétextes plausibles d'ailleurs, quelques perceptions additionnelles, indépendamment de ce que à la remonte, c'est-à-dire de Lyon et de Givors à Saint-Etienne, son cahier des charges lui donne la faculté dont elle use, de percevoir plus de 0 fr. 098 par tonne et par kilomètre (2).

L'administration n'a pas tardé à reconnaître qu'elle avait tenu la bride trop serrée aux compagnies. Une loi de 1839 l'a autorisée à élever les tarifs et à modifier d'autres clauses des cahiers des charges. Deux des compagnies qui s'étaient formées en 1838, celle de Bâle à Strasbourg et celle de Paris à Orléans, les seules qui aient survécu, au lieu des maxima que nous venons de mentionner, ont reçu un nouveau tarif dont voici les dispositions :

Pour la houille................	Au lieu de 0 f. 090	0 f. 125
Objets de la 1re classe.........	— » 120	» 160
— 2e classe.........	— » 140	» 180
— 3e classe.........	— » 160	» 200

(1) Aujourd'hui (1855) le mouvement de la houille sur ce chemin est beaucoup plus considérable, et il ne peut que s'accroître.

(*Note de la présente édition.*)

(2) Je n'ai pas besoin de répéter ici qu'en 1841 l'opinion des hommes d'affaires était peu éclairée encore sur l'étendue de la clientèle qui était réservée aux chemins de fer et sur les conditions auxquelles le transport y serait possible. Le tarif de 0 f. 098 par tonne et par kilomètre, pour la houille, sur un chemin qui en reçoit des masses, est considéré aujourd'hui avec beaucoup de raison comme très-largement rémunérateur et même très-lucratif. (*Note de la présente édition.*)

Ces maxima sont suffisamment élevés; il y a lieu de croire que, dans beaucoup de cas, les compagnies ne les percevront pas intégralement; leur intérêt bien entendu les déterminera à accorder des réductions au commerce. Il faut même espérer que la réduction sera quelquefois considérable. Mais à l'égard de ce qui, en cela, est possible et équitable, l'avenir seul fixera les esprits.

Quelques mots maintenant sur les tarifs belges.

La Belgique, on ne l'ignore pas, avant d'avoir des chemins de fer, possédait des routes meilleures que les nôtres, et un système de canalisation plus complet et surtout mieux aménagé. On n'a donc pas senti tout d'abord le besoin d'y faire servir au transport des marchandises les voies nouvelles de communication, qu'un des premiers, entre toutes les nations de l'Europe, ce jeune État s'était empressé d'établir sur toute l'étendue de son territoire. Ce ne fut qu'au mois de novembre 1839 que M. de Nothomb, alors ministre des travaux publics, présenta à la signature du roi Léopold l'arrêté qui organisait ce service. Disons quelles en sont les dispositions.

Trois modes de transport sont établis :

1° Transport des marchandises de toute espèce indistinctement, au-dessus de 1,000 kilog.

2° Transport des marchandises de toute espèce indistinctement, au-dessous de 1,000 kilog.

3° Location de wagons, à raison d'un chargement de 3,000 kilog., maximum du poids toléré (1).

Les transports de la première catégorie se payent, par tonne et par kilom., à raison de .... 0 f. 400

Ceux de la seconde, à raison de .... » 135

Enfin ceux de la troisième, en supposant un chargement complet, au prix de .... » 180

(1) Aujourd'hui le chargement des wagons que font construire le plus communément les compagnies françaises est de 9,000 à 10,000 kilogr. et quelquefois davantage. (*Note de la présente édition.*)

Le dernier mode de transport est celui que le commerce a généralement adopté.

L'expéditeur alors est astreint à faire accompagner les marchandises. Le transport s'effectue aux risques et périls de l'expéditeur et sous la surveillance de son agent. L'administration n'assume la responsabilité ni des avaries ni des pertes, qu'elle qu'en puisse être la cause. Le chargement et le déchargement aux stations sont aux soins de l'expéditeur.

Voilà, Messieurs, ce qui a été essayé en fait de tarif, ou pratiqué d'une manière un peu suivie, pour le transport des marchandises sur les chemins de fer des diverses parties du monde. Mais, je ne saurais trop le répéter, nous sommes à peine au début de cette carrière immense et encore inconnue. Quelques personnes pensent, je le disais tout à l'heure, qu'un jour les chemins de fer seront de force à lutter avantageusement contre les canaux, pour le bas prix; et cette opinion paraît fondée à l'égard de chemins de fer établis dans de bonnes conditions, c'est-à-dire avec des pentes modérées, qui soient disposées dans le sens de la plus grande circulation. Quoi qu'il en soit, la rapidité est, quant à présent, le résultat le plus saillant de ce mode de viabilité (1).

La rapidité importe surtout aux voyageurs. Mais est-elle donc sans conséquence à l'égard des marchandises? Non, assurément. Il y a des produits qu'on a intérêt à faire circuler vite. En m'exprimant ainsi, j'ai en vue

(1) L'expérience a donné raison à l'opinion indiquée ici, d'après laquelle les chemins de fer pourraient lutter avec avantage contre les canaux, au point de vue du bon marché; c'est ce qui résulte des renseignements consignés dans les notes de la présente édition, et dans l'Appendice, aux leçons XII et XIII, par lequel se termine ce volume. Dans une des premières leçons du second volume, je réunirai diverses autres indications sur ce sujet. (*Note de la présente édition.*)

maintenant non pas seulement les primeurs et les marchandises de prix, à l'égard desquelles je vous ai signalé déjà les services que peuvent rendre les chemins de fer, mais bien certaines classes de marchandises communes qui se déplacent en masse, et particulièrement les denrées alimentaires usuelles. J'en ai déjà dit un mot au sujet de la viande. L'aperçu que je vous recommanderai aujourd'hui est applicable à cet article de l'alimentation publique, mais il concerne plus spécialement le blé et le vin.

L'un des plus grands fléaux qui puissent sévir au sein des sociétés, c'est la disette: un simple enchérissement du blé est déjà une calamité. Il est hors de doute que les chemins de fer doivent concourir efficacement à éloigner dans l'avenir ces crises, ou à en atténuer les effets. Il suffit, pour s'en convaincre, de considérer attentivement comment elles se produisent et comment elles se prolongent. C'est là malheureusement une étude qu'il est aisé de faire; les occasions ne nous en manquent pas.

Dans les pays civilisés comme le nôtre, il n'y a jamais, à vrai dire, de famines réelles. L'orage peut s'abattre sur une contrée et ravager la moisson ou la détruire; mais le plus souvent ce n'est qu'un malheur local : si la récolte est mauvaise en Touraine, elle est probablement bonne en Normandie ou dans le Languedoc. Quelquefois les intempéries des saisons affectent d'une manière générale la récolte au nord et au midi, à l'ouest comme à l'est; on l'a vu, par exemple, en 1816. Mais nos frontières sont accessibles aux grains que produisent les Etats limitrophes, et nos ports sont ouverts à ceux qui mûrissent dans les champs de la Pologne ou dans les plaines de la Russie méridionale, ou dans les vastes territoires des États-Unis. Comment craindre une famine avec de si nombreux greniers à notre portée? La variété des

cultures, avec les méthodes nouvelles qui sont de plus en plus en usage parmi les agriculteurs, fournit, à défaut de blé, des ressources abondantes à l'alimentation publique.

Mais si, presque toujours, nous avons lieu d'être rassurés contre la famine, c'est-à-dire contre le fléau qui autrefois désolait successivement les diverses contrées de l'Europe, et décimait çà et là les populations, nous sommes encore sujets à de grands enchérissements. Les populations ne meurent pas, mais elles souffrent; et outre que leur souffrance est en soi un grand mal, c'est quelquefois un péril pour l'État.

Une des causes qui contribuent à l'enchérissement est l'inquiétude, qui se répand lorsqu'on voit les approvisionnements diminuer. Cette inquiétude dégénère trop souvent en panique. Si le blé allait devenir rare! si l'on allait en manquer! Beaucoup de personnes cherchent à s'assurer une provision, le marché se dégarnit, tandis que beaucoup de greniers particuliers regorgent. On a alors les apparences de la disette et surtout on en a la cherté.

S'il existait un chemin de fer qui pût apporter en moins d'une semaine à Paris, par exemple, le blé de Toulouse ou celui de l'entrepôt de Marseille, il est évident que ces terreurs ne se répandraient jamais dans la capitale et dans la région populeuse qui l'entoure.

Mais ce n'est pas tout. A l'approche de crises semblables, le commerce se trouble comme le public. Aux moindres indices de rareté les prix montent avec une rapidité effrayante. Le commerçant qui a des provisions, que la lenteur des communications ne lui permet pas de renouveler facilement, profite de la circonstance, et il élève le prix de sa marchandise. Tel autre cependant ne craint pas d'acheter, persuadé qu'il revendra plus cher encore.

La spéculation se déploie. Des fluctuations considérables ont ou peuvent avoir lieu. Ces variations sont désastreuses. Le commerce ordinaire est exposé alors à voir son cours interrompu ; les opérations à distance sont impossibles ; car, avec la lenteur des moyens ordinaires de transport, on ne sait quel serait le prix courant quand arriveraient enfin des blés demandés au loin.

Les chemins de fer sont appelés à rendre ces situations moins fréquentes et moins pénibles, précisément par le double effet de la rapidité qu'ils permettront de donner aux transports et du bas prix qu'on est fondé à en attendre.

Admettez pour un moment que le prix du transport, pour des articles qui se présentent en masse, puisse tomber, avec avantage pour les compagnies de chemins de fer, à 5 centimes par tonne et par kilomètre. C'est ce que pensent des personnes qui sont en petit nombre, il est vrai, mais qui peuvent se flatter de s'être livrées sur cette question aux études les plus sérieuses. Quelle en serait la conséquence ? Le blé pèse communément 75 kilogrammes par hectolitre ; ainsi la tonne représente 13 hectolitres un tiers, disons seulement 13 à cause des sacs dans lesquels il faut l'enfermer pour le transporter. Sur le pied de 5 centimes par tonne et par kilom., un trajet de 600 kilom., qui représente à peu près la distance du centre à la circonférence dans notre patrie, se ferait pour 30 francs ; d'une extrémité à l'autre du diamètre ce serait le double. A ce compte, il en coûterait, pour faire venir un hectolitre d'un département frontière au centre, 2 francs 30 centimes, et d'un département frontière à un autre département situé à la frontière opposée 4 francs 60 centimes. Or, dans les temps difficiles, comme nous en avons eu en 1812 et 1817 (1),

(1) Je pourrais ajouter maintenant 1847 et 1854.

(*Note de la présente édition.*)

on a vu, d'un département à un autre, des différences de 12 à 15 francs.

Envisageons maintenant la même question au point de vue du commerce international. On verra que, pour faire venir des blés des bords de la Baltique à nos départements de l'Est, qui sont ceux où la cherté est la plus grande dans les années de mauvaise récolte, il n'en coûtera guère que 6 francs par hectolitre. 6 francs au lieu de la hausse de 20 francs et plus dont nous avons été les témoins, voilà, Messieurs, les bienfaits qu'on aurait lieu d'espérer des chemins de fer, dans l'hypothèse, que je viens de mentionner, d'un prix de transport de 5 centimes par tonne et par kilomètre.

Dans la même supposition, l'on aurait des résultats non moins surprenants pour une autre denrée de grande consommation, le vin. Notre littoral des bords de la Méditerranée, les départements de l'Hérault, de l'Aude, du Gard, des Bouches-du-Rhône, du Var, produisent le vin avec une abondance qui n'est peut-être pas assez connue du commerce. A lui seul le premier de ces départements, l'Hérault, donne, année moyenne, une quantité de vin qui n'est pas de moins de 4 millions d'hectolitres ; c'est le dixième de la production de la France. Les vins de ces contrées sont généreux, ils sont éminemment propres à soutenir les forces de l'homme qui travaille. Comme vins ordinaires, ils sont de nature à plaire, quoiqu'ils soient un peu chauds pour l'usage de l'homme de cabinet, et certainement ils sont, au point de vue de l'hygiène comme à celui de l'agrément, supérieurs aux breuvages que les restaurateurs de Paris vendent sur le pied de 1 franc 50 centimes à 2 francs le litre, et ce serait leur faire injure que de les comparer à la boisson travaillée qu'on nomme le vin *bleu* de la barrière et qui se vend aux consommateurs 50 à 60 cen-

times environ. Or, savez-vous quel est, sur les lieux de production, le prix du vin des bords de la Méditerranée ? Souvent on l'a vu à 35 francs le muid (mesure de 700 litres). A ce prix le producteur n'est pas en perte, à 50 francs il a lieu d'être très-satisfait. C'est par hectolitre de 5 à 7 francs, soit 5 à 7 centimes le litre, nous dirons 7. Si un chemin de fer reliait ces heureuses contrées à Paris, le trajet serait de 1,000 kilomètres au plus ; à raison de 5 centimes par tonne et par kilomètre, et en ne comptant que 900 litres de liquide par tonne transportée, à cause des futailles, le trajet des lieux de production à Paris reviendrait à 6 centimes ; 7 et 6 font 13 ; ajoutez 2 centimes pour les faux frais ; vous auriez donc, à la barrière, une boisson salubre, réconfortante et plus flatteuse pour le palais, qu'une bonne partie des vins servis comme ordinaire sur la plupart des tables, au prix de 15 centimes le litre en gros. Certainement on pourrait le donner pour 25 centimes au détail à la barrière, et avec le droit d'octroi il reviendrait au père de famille, en cave, dans l'enceinte de Paris, à 35. Ce serait une révolution dans l'économie domestique.

Mais je ne vous fais pas remarquer suffisamment le rôle que jouerait ici la célérité, attribut dès à présent incontestable du chemin de fer. Une des raisons pour lesquelles les vins récoltés sur les bords de la Méditerranée sont peu connus des consommateurs du nord de la France, le motif principal qui empêche ceux-ci de s'adresser directement au producteur pour s'approvisionner, c'est la lenteur des communications, telles qu'elles sont aujourd'hui. Le roulage auquel on aura livré des pièces de vin emploie des agents sur la bonne foi desquels on ne peut compter, quand il s'agit de boissons. Ils puisent dans les pièces confiées à leur garde, lors-

qu'ils les ont sous la main pendant des semaines entières. Dans ces circonstances, le vin arrive à destination diminué en quantité, non moins atteint dans la qualité. Le père de famille, qui a fait l'expérience de ces infidélités, ne veut plus s'y exposer, et voilà pourquoi, dans l'état actuel des moyens de transport, les vins des fertiles vignobles des départements voisins de la Méditerranée n'entrent que faiblement dans la consommation des départements du Nord et ne sont guère recherchés par les marchands de vins de cette partie de la France, que pour faire des coupages. C'est un malheur pour le producteur et pour le public consommateur; mais le chemin de fer doit changer de fond en comble cet état des choses, à l'avantage général.

Le bas prix des transports est en général favorable aux chemins de fer, parce qu'il provoque avec une grande énergie les affaires et par conséquent la circulation des produits et celle des personnes. C'est pour cela qu'il me paraît très-probable que les compagnies en feront le fondement de leur système d'exploitation.

Ce n'est cependant pas une règle absolue et sans exception. On peut en effet indiquer quelques cas dans lesquels l'adoption d'un tarif bas ne tendrait que très-faiblement à accroître la circulation. En 1835, j'ai vu, en Virginie, un chemin de fer, celui de Petersburg au Roanoke, qui prospérait avec un mouvement annuel bien faible; il ne transportait que 21,000 voyageurs et 20,000 tonnes de marchandises, et donnait cependant des dividendes de 6 pour 100. Les voyageurs payaient 17 centimes, et la tonne de marchandises 27 centimes, par kilomètre. C'est un chemin de 96 kilomètres qui sert au transit entre la vallée du Roanoke et celle du James-River. Le pays qu'il traverse étant un désert, la baisse des prix, eût-elle été des trois quarts, n'eût pas développé

la circulation locale. Cette même baisse n'eût pas été un motif suffisant pour provoquer une plus grande quantité d'échanges entre la vallée du Roanoke et celle du James-River, parce que le trajet de l'une à l'autre ne formait qu'une faible partie du voyage que faisaient les marchandises. Enfin, la quantité des échanges restant la même, le transit des personnes ne devait pas croître non plus. Pour prendre un cas idéal, supposons qu'on fasse un chemin de fer chez les Esquimaux ou chez les Papous ; que le tarif soit bas ou qu'il soit haut, n'importe, on n'aura ni voyageurs ni marchandises, parce que ces tribus dégradées sont sans industrie et sans ressources, n'ont aucun produit à expédier, ne pensent pas à voyager et n'en ont pas les moyens. Sans aller chercher ces misérables peuplades, un pays où la population serait attachée à la glèbe, comme le sont encore quelques parties de l'Europe orientale, ou bien un pays où la masse serait esclave, comme elle l'est encore dans plus d'un quartier du globe, n'offrirait pas grande chance pour l'accroissement du nombre des voyageurs, quand on abaisserait, même de beaucoup, le prix des places. On voit par là que, pour qu'un abaissement du tarif d'un chemin de fer ait l'effet d'augmenter le mouvement, il faut qu'on soit dans une contrée où la constitution sociale soit telle que la classe qui peut se déplacer, qui en a le goût et les moyens, soit nombreuse, où une production considérable puisse verser sur les voies de communication beaucoup d'objets à transporter. En un mot, l'hypothèse qu'une forte réduction des prix amènera sur les chemins de fer un grand supplément de voyageurs et de marchandises n'est plausible qu'autant qu'il existe beaucoup de population et d'industrie, ou, pour dire la même chose autrement, beaucoup d'habitants et beaucoup de capitaux. Si, en effet, il n'existait pas beaucoup de personnes

en position de se mouvoir, en dehors de celles qui fréquentent le chemin de fer sous le régime des prix élevés, s'il n'y avait pas beaucoup de marchandises qui attendissent un débouché, ou du moins, si l'on ne possédait pas les moyens de produire ces marchandises, comment le chemin de fer, en abaissant les prix, pourrait-il agrandir considérablement sa clientèle?

Ainsi le succès des bas tarifs sur les chemins de fer exige comme conditions absolues, non-seulement une population nombreuse, mais encore que cette population soit animée de l'esprit d'initiative qui est un des attributs de la liberté et une des forces génératrices de l'industrie ; non-seulement l'existence d'une certaine masse de capitaux dans la société, mais encore une répartition de la richesse qui favorise les hommes industrieux et excite leurs efforts.

Qu'est-ce à dire, sinon que les chemins de fer ne pouvaient bien réussir et se répandre avant l'époque où nous vivons ? L'invention même de la locomotive ou du moins la faculté de la construire n'étaient pas possibles avant notre époque ; bien plus, le chemin de fer suppose à la société une certaine manière d'être qui est précisément celle de notre temps. C'est une réflexion juste, que la création des chemins de fer est un de ces faits dont l'accomplissement nous était réservé, une de ces innovations qui prospèrent parce que notre siècle qui les met au jour est apte à les appliquer, et dont la propagation n'est possible que parce que les populations sont parvenues, par la marche progressive de la civilisation, à réaliser de certaines conditions.

On aperçoit déjà, par ce qui précède, que la question des chargements complets a une liaison étroite avec celle des bas tarifs. On le verra mieux encore par ce qui suit. La considération des chargements complets est une de

celles dont le législateur devrait être le plus préoccupé quand il réglemente les chemins de fer. A cet effet, quand il fixe les différents maxima qui répondent aux diverses manières d'être du transport des marchandises, il faudrait qu'il abaissât ces maxima en raison du délai que l'expéditeur accordera à la compagnie. Le législateur a omis, en France, à peu près toute clause de ce genre, dans la rédaction des cahiers des charges, et c'est une omission regrettable.

TREIZIÈME LEÇON.

Tarifs des places des voyageurs sur les chemins de fer.

Messieurs,

Je vous entretiendrai aujourd'hui du tarif des places des voyageurs sur les chemins de fer.

L'Angleterre d'abord.

Vous savez que le Parlement, lorsqu'il fait concession d'un chemin de fer à une compagnie, est dans l'usage de ne pas fixer de maximum pour le transport des marchandises, bien que pourtant il déroge quelquefois à cette habitude. Il en est autrement à l'égard du tarif des voyageurs : le Parlement prescrit presque toujours un maximum. Ce maximum est ordinairement de 23 centimes par tête et par kilomètre; on trouve, par exception, quelques exemples d'un maximum de 19 $\frac{1}{2}$ cent. Le Parlement ne distingue pas entre les pauvres et les riches, il se borne à ordonner que personne ne pourra être astreint

à payer plus de 23 cent. ou de $19\frac{1}{2}$ par kilom. Il résulte de cette disposition, qui a été insérée dans presque tous les actes d'autorisations des chemins de fer, qu'en réalité les compagnies sont maîtresses du tarif, à l'égard de la fraction la plus considérable des voyageurs, sinon de tous.

Voyons maintenant comment les compagnies usent de la latitude qui leur est laissée. D'abord elles établissent des catégories, généralement au nombre de trois. Ce n'est pas dans une société comme celle de l'Angleterre, où les rangs sont si tranchés et le sentiment d'exclusion si général et si prononcé, qu'il eût été possible de soumettre tous les voyageurs à un régime d'égalité absolue. Les compagnies distinguent donc trois classes de voyageurs, auxquels sont assignés trois sortes de voitures différentes, avec des prix gradués. Voici les prix par tête et par kilom. tels qu'on peut les noter aujourd'hui :

1re CLASSE. —	Sur 13 chemins, les prix varient entre....	0 f. 225 et 0 f. 18
	Moyenne 0 f. 20 c.	
	Sur 8, ils sont de........................	» 18 à » 14
	Moyenne 0 f. 16 c.	
	Sur 9, ils sont de........................	» 14 à » 10
	Moyenne 0 f. 12 c.	
2e CLASSE. —	Sur 11 chemins, les prix varient entre....	» 15 et » 13
	Moyenne 0 f. 14 c.	
	Sur 18 autres, les prix sont de..........	» 13 à » 09
	Moyenne 0 f. 11 c.	
3e CLASSE. —	Sur 11 chemins, les prix varient entre...	» 10 et » 08
	Moyenne 0 f. 09 c.	
	Sur 16 autres, ils sont de..............	» 08 à » 05
	Moyenne 0 f. 0675.	

Ces chiffres sont extraits d'un ouvrage, encore inédit, écrit par un savant ingénieur des ponts et chaussées, M. Bazaine, qui, avec un de ses collègues, M. Chapron, a récemment terminé le chemin de fer de Bâle à Strasbourg.

Je passe aux États-Unis.

Dans l'État de Massachusetts, et dans le groupe des six États qui composent cette fraction des États-Unis qu'on nomme la Nouvelle-Angleterre, on se conforme volontiers aux précédents anglais. Il y est donc d'usage que la loi d'autorisation ne prescrive aucun maximum au prix des places des voyageurs, et qu'elle laisse les compagnies maîtresses absolues des tarifs ; seulement dans le Massachusetts, nous l'avons dit, on fixe une limite aux dividendes.

De même dans l'État de New-York, pas de maximum pour les voyageurs, non plus que pour les marchandises ; mais là pas de limite aux dividendes. Il y a cependant une exception : la compagnie d'Utica à Schénectady, une des toutes premières qui aient été autorisées, est astreinte à un tarif maximum de 0 fr. 133 cent. par voyageur et par kilom. Ce prix diffère peu de celui des diligences dans l'État de New-York et dans les États limitrophes.

L'État de Pensylvanie prescrit des maxima pour les voyageurs comme pour les marchandises, mais sans règle fixe. Il ne saurait y avoir, sur le chemin de Columbia, qui appartient à l'État, de maximum légal distinct du réel ; nous dirons tout à l'heure quel est ce dernier. Quant aux compagnies, les maxima fixés par la loi varient ordinairement entre 0 fr. 133 et 0 fr. 199 par tête et par kilomètre.

La compagnie de Chambersburg a reçu un maximum qui est de.	0 f. 099
Sur le chemin de Philadelphie à Reading, il est de.........	» 133
Sur celui de Franklin à Beaver, de........................	» 166
— de Pittsburg à Kittaning et à Warren, de...........	» 166
— de Pittsburg à Connelsville, de...................	» 199
Sur le chemin de Pittsburg à Washington, le péage proprement dit, non compris les frais de traction, est de.................	» 199

Dans le Maryland, on a fixé aux compagnies des maxima moins élevés qu'en Pennsylvanie, à l'égard du prix des places.

Le chemin de Baltimore à l'Ohio, qui offrait des difficultés d'exécution très-notables, avait été astreint primitivement à un maximum de	0 f. 099
qui a été reporté à	» 133
Il y a cependant un chemin, celui de Baltimore à Washington, qui est autorisé à percevoir (1)	» 222
Son maximum avait d'abord été établi à	» 133
Le chemin de Baltimore à Port-Déposit, a un maximum de..	» 133

La Virginie est, de tous les États de l'Union qui ont jugé convenable de limiter les tarifs, celui qui fait aux compagnies les meilleures conditions pour le transport des marchandises. Il devait en être de même par rapport aux tarifs des voyageurs. D'ailleurs nous sommes ici dans un Etat à esclaves ; les voyages sont des jouissances réservées aux blancs qui forment une sorte d'aristocratie.

Sur le chemin de Richmond à Fredericksburg, le maximum fixé est, par tête et par kilom., de	0 f. 264
C'est plus haut que le maximum des tarifs anglais.	
Sur celui de Winchester au Potomac, il a été porté, par une loi supplémentaire, à	» 199
La charte originelle (8 avril 1831) l'avait fixé à	» 099

Sur le chemin de Petersburg au Roanoke, aucun maximum n'a été stipulé à l'égard des voyageurs. Il y a lieu de croire, d'après la rédaction de la loi et aussi d'après la date (10 février 1830), que le législateur ne pensait pas qu'on dût en transporter.

Dans la Caroline du Sud, sur le chemin de Charleston à Augusta, c'est de	» 166

(1) L'État de Maryland s'est attribué le cinquième du produit brut des voyageurs sur ce chemin. C'est pourquoi il a donné à la compagnie un maximum élevé. Le chemin de Baltimore à Washington est fréquenté obligatoirement par les habitants du Nord qui se rendent à la capitale de l'Union.

Le même chiffre a été adopté par les quatre États des deux Carolines, de Tennessée et de Kentucky, pour l'intégralité du grand chemin de fer qui doit unir le port de Charleston à l'Ohio.

Différents États de l'Ouest ont généralement admis le maximum de.. » 133

Les compagnies américaines usent très-diversement de la latitude plus ou moins grande que leur laissent les législatures.

Dans le Massachusetts, et en général dans la Nouvelle-Angleterre, elles perçoivent généralement, par tête et par kilom., de 0 fr. 113 à 0 fr. 159.

La compagnie de Boston à Worcester prend................. 0 f. 113
Celle de Boston à Lowell.................................. » 127
Celle de Boston à Providence.............................. » 159

Dans l'Etat de New-York les prix sont à peu près les mêmes, de 0 fr. 127 à 0 fr. 166.

La compagnie de Schénectady à Utica, qui est soumise à un maximum de 0 f. 133, a consenti une faible réduction, afin de faire le nombre rond de 3 doll. pour le trajet entier. Elle perçoit. 0 f. 127
Sur le petit chemin de Buffalo à Black-Rock, on paye....... » 133
Sur la suite des chemins qui lient New-York à Philadelphie par Jersey-City, New-Brunswick et Trenton, le prix est, pour les personnes qui font le trajet entier, de.......................... » 157
Sur le chemin d'Albany à Schénectady, le prix des places a été pendant longtemps de.. » 110
D'après des documents officiels, il aurait été récemment porté à.. » 166

Dans l'Etat de Maryland, la compagnie de Baltimore à l'Ohio et à Washington applique sur chacune de ces lignes es maxima, c'est-à-dire qu'elle reçoit :

De Baltimore vers l'Ohio.................................. 0 f. 133
De Baltimore à Washington................................. » 222

En résumé, dans les États que nous venons de nom-

mer, les prix perçus par les compagnies varient, à part quelques exceptions, entre 11 et 16 centimes par voyageur et par kilom. L'exception que l'on remarque sur le chemin de Baltimore à Washington, capitale de la fédération, tient à une circonstance particulière que nous avons signalée.

A mesure qu'on descend vers le Midi, l'on trouve des tarifs plus élevés.

Dans l'État de Virginie on perçoit :

Sur le chemin de Richmond à Fredericksburg, auquel avait été assigné un maximum de 0 f. 264...	0 f. 221
Celui de Winchester au Potomac perçoit le plein de son tarif, c'est-à-dire	» 199
Celui de Petersburg au Roanoke, auquel on n'avait pas assigné de maximum, prend pareillement	» 199

La compagnie de Charleston à Augusta, dans la Caroline du Sud, a un tarif moins élevé, d'ailleurs égal à son maximum légal.

Il est de .... 0 f. 166

Sur le petit chemin qui va de la Nouvelle-Orléans au lac Pontchartrain, les prix des places sont excessifs.

C'est, par kilom......................... 0 f. 286

Quant à l'État de Pennsylvanie, que je cite le dernier, à cause de cette circonstance, qu'il offre des chemins appartenant à l'État et exploités par lui, voici comment les choses s'y passent :

Sur le chemin de fer de Columbia, propriété de l'État qui ne fournit que la force motrice, chaque voyageur rapporte en tout à l'État, par kilomètre parcouru, pour péage et droit de traction, en supposant des voitures à huit roues, portant chacune cinquante personnes. 0 fr. 069

Mais il ne faut pas perdre de vue que c'est là seulement

ce qui est perçu par l'Etat pour droit de traction et pour péage. Le prix de transport payé aux entrepreneurs de messageries comprend, en outre, l'entretien des voitures qui sont fournies par ces entrepreneurs, le salaire de leurs agents, l'intérêt du capital représenté par leur matériel, et le bénéfice qu'ils doivent naturellement se réserver; ce prix est de. . . . . 0 fr. 133

Quant aux compagnies de l'Etat de Pennsylvanie, elles imitent celles des États situés au nord du Potomac, et s'efforcent de s'écarter peu, en dessus et surtout en dessous, de. . . . . 0 fr. 133

Sur les chemins de fer anglais, nous avons signalé trois séries de prix répondant à trois classes de voyageurs. Sur les chemins de fer des États-Unis, nous ne mentionnons qu'un prix. C'est qu'en effet sur ces chemins de fer il n'y a le plus souvent qu'une sorte de places. Quand il y en a deux, les deuxièmes sont réservées à des gens de couleur ou à de pauvres émigrants irlandais qui n'ont pas encore eu le temps de se mettre au niveau du confort général. Mais tel est l'esprit d'égalité qui règne dans le pays, que les dix-neuf vingtièmes des voyageurs vont aux mêmes places et payent, sans distinction, les prix que nous venons d'énumérer.

Parlons maintenant des tarifs français.

La France, vous le savez, en est malheureusement encore bien plus à la théorie qu'à la pratique des chemins de fer. Voici les tarifs en vigueur sur quelques petits chemins, à peu près les seuls que nous ayons en pleine exploitation :

Sur le chemin de Saint-Germain, abstraction faite des coupés qui sont des voitures très-peu recherchées et pour ainsi dire de luxe, il y a deux sortes de places :

Le prix des premières est, par tête et par kilom., de.........	0 f. 075
Celui des secondes, de......................................	» 066

La compagnie avait mis, à la fin de 1838, les dernières places qui sont de beaucoup les plus fréquentées, à 4 cent. par kilom.; mais elle a bientôt rétabli l'ancien prix.

Sur le chemin de Paris à Versailles (rive droite), le prix des premières était, au début, de..............................	» 078
Celui des secondes places, de	» 068

Plus tard on l'a réduit de moitié, pour les secondes places, à certaines heures.

Sur le chemin de Versailles (rive gauche), c'était un peu plus cher. Les deux compagnies percevaient le même prix pour le parcours entier, et le parcours était notablement moindre par la rive gauche.

Le chemin de Saint-Étienne à Lyon, établi spécialement pour transporter de la houille, perçoit le tarif suivant :

Premières places	0 f. 120
Secondes..	» 095
Troisièmes..	» 085
Quatrièmes..	» 070

Il faut considérer que les chemins de fer aboutissant à Paris sont placés dans des conditions exceptionnelles. Il est avantageux d'y fixer le prix des secondes places à un taux très-modique, afin d'attirer la population ouvrière de cette immense cité.

Quant aux compagnies qui se sont formées dans ces derniers temps, le gouvernement leur a généralement prescrit le tarif suivant :

Premières places, diligences..............................	0 f. 100
Deuxièmes, wagons couverts................................	» 075
Troisièmes, wagons découverts.............................	» 050

C'est le tarif imposé à la compagnie de Bâle à Strasbourg, qui le perçoit intégralement. C'est celui pareillement de la compagnie de Paris à Orléans, dont la ligne n'est pas encore terminée, et qui, comme la compagnie de Bâle, paraît devoir s'y tenir purement et simplement.

Il en sera sans doute de même de la plupart des compagnies à qui ce tarif a été assigné.

Une seule des compagnies en France a un tarif plus élevé, c'est celle de Rouen. Le pays que cette ligne traverse est notablement plus riche que le reste du territoire. On y est habitué à voyager plus rapidement, plus commodément et plus chèrement. On a réglé le tarif d'après ces diverses circonstances. Ce tarif est ainsi conçu :

Premières places	0 f. 125
Secondes	» 100
Troisièmes	» 075

Le prix des premières et des secondes places n'a rien d'excessif; mais celui des troisièmes semble exagéré, et il n'est guère douteux que la compagnie, dont le conseil est formé de gens qui savent calculer, doive l'abaisser, quand le temps d'exploiter sera venu (1).

Il faut ajouter, pour rendre cette esquisse moins incomplète, qu'en France, au lieu d'accorder aux compagnies des concessions à perpétuité, les seules que l'on connaisse en Angleterre et aux États-Unis, on a limité leur jouissance à 99 ans; que le trésor perçoit sur les voyageurs un impôt fixé à un trentième du prix des places, qui est acquitté en sus des tarifs que nous venons d'énumérer. Aucun impôt semblable n'existe aux États-Unis; mais en Angleterre il y a une taxe analogue, qui est invariablement, par tête de voyageur et par kilom., quel que soit le prix des places, de 0 fr. 014. Le prix de la taxe se trouve compris dans les tarifs anglais que nous avons signalés. Enfin les compagnies, en France, sont

(1) Ce tarif élevé vient d'être rabaissé au niveau commun dans l'opération récente (mars 1855) qui a eu pour objet la fusion des chemins de fer normands avec la ligne de l'Ouest et l'exécution des chemins bretons. (*Note de la présente édition.*)

astreintes à diverses clauses onéreuses ignorées dans les autres pays.

Ainsi, « les militaires en activité de service, voyageant en corps ou isolément, ne sont assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer. »

Ainsi encore : « Les lettres et les dépêches, convoyées par un agent du gouvernement, devront être transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer. A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train de voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches (1). »

(1) Le gouvernement, tirant parti justement de ce que les chemins de fer devenaient chaque jour plus productifs pour les compagnies qu'on ne l'avait pensé, a successivement profité des extensions demandées par celles-ci pour leur faire accepter des modifications aux cahiers des charges, de manière à diminuer diverses dépenses de l'État.

Ainsi, le transport des troupes et du matériel de guerre n'est plus payé aux compagnies de chemins de fer qu'au quart du tarif. Les militaires même isolés profitent de cette faveur.

Ainsi encore, pour le service des dépêches, on ne se contente plus d'avoir à chaque convoi de voyageurs un coffre fermant à clef, et une place assurée au courrier; ni même de la faculté d'avoir pour les dépêches un convoi spécial en le payant; cette dernière clause avait été ajoutée, après un certain temps, aux cahiers des charges. Le prix convenu était de 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture prise par l'administration, 25 centimes pour chaque autre voiture qu'elle aurait voulue.

Désormais un train spécial est mis au service de l'administration, qui y prend gratuitement toute la place dont elle a besoin. Elle peut en outre

Il nous reste à parler des tarifs belges.

Les prix des places sur les chemins de fer belges sont de beaucoup les plus bas qui aient été établis. L'administration, qui avait d'abord admis quatre sortes de places (plus tard ce nombre a été réduit à trois), percevait, avant le 20 février 1839, les prix suivants, par tête et par kilomètre :

Berlines	0 f. 080
Diligences	» 063
Chars à bancs	» 042
Wagons	» 024

C'était un essai hardi. Il semblait impossible, qu'avec des prix aussi modiques, les frais fussent couverts ; mais l'affluence des voyageurs fut telle que les recettes dépassèrent notablement les dépenses. Au lieu d'augmenter dans le rapport de 1 à 4, qui s'était présenté sur beaucoup d'autres lignes, la circulation entre Bruxelles et Anvers, par exemple, s'accrut dans le rapport de 1 à 15. Cependant, à la fin de 1838, les sections les plus récemment ouvertes étant peu productives, l'administration s'alarma, et le 20 février suivant les prix des places furent modifiés comme il suit :

commander autant de convois qu'il lui plaît, à la condition de payer 75 centimes par kilomètre pour la première voiture, 25 pour chacune des autres qu'elle prendrait en sus.

A chaque train de voyageurs ou de marchandises, un espace équivalent à deux compartiments de voitures de seconde classe est mis à la disposition de l'administration.

Les compagnies de chemins de fer sont soumises à diverses autres moindres servitudes dans l'intérêt de l'administration des postes.

Elles sont tenues aussi à diverses servitudes et atténuations du tarif pour le transport des prisonniers. (*Note de la présente édition.*)

Berlines (*supprimées*).	
Diligences	**0f. 070**
Chars à bancs	**» 047**
Wagons	**» 035**

L'augmentation n'était pas bien considérable ; à ce taux le tarif belge se trouvait encore d'une grande modération ; l'effet immédiat de la mesure fut cependant de diminuer la circulation, au point que le revenu fut moindre qu'avec le tarif originel. Sans attendre plus longtemps, l'administration se jugeant suffisamment éclairée, a tenté, au mois de juillet 1839, une nouvelle expérience. Elle a doublé le nombre des départs sur toutes les lignes, et elle a divisé les convois de voyageurs en deux classes, les uns ne s'arrêtant qu'aux stations de premier ordre, les autres stationnant plus fréquemment. Le tarif du 20 février 1839 a été appliqué aux premiers, mais pour les seconds, on est revenu à l'ancien tarif. Cette modification a aussitôt relevé les recettes. Postérieurement, la tentative de rehausser le prix des places a été renouvelée toujours avec modération, et à plusieurs reprises. Toujours à peu près elle a eu le même effet : elle a diminué les recettes ou en a suspendu le mouvement ascendant. Les changements en sens contraire ont eu l'effet contraire.

L'Angleterre et la Belgique représentent les systèmes les plus opposés. En Angleterre, on a cherché le beau produit par l'élévation du prix des places : en Belgique, on a agi comme si des prix très-bas devaient procurer au moins des profits fort satisfaisants, sinon les plus grosses recettes.

La comparaison entre les chemins de fer anglais et belges a été faite par l'habile ingénieur que je nommais tout à l'heure, M. Bazaine. Il a établi, pour l'exercice 1840, un rapprochement entre le réseau belge et la

grande ligne qui joint Londres à Liverpool, Birmingham et Manchester, et il en a condensé les résultats dans un tableau que je reproduis.

	CHEMINS.	
	BELGE (1).	ANGLAIS (2).
Longueur du chemin	330 kil.	363 kil.
Circulation journalière	6,000 voy.	5,518 voy.
Circulation réduite en voyageurs parcourant toute la ligne	660 »	1,100 »
Distance moyenne parcourue, en kil.	36 1/3	72 2/3
Rapport de la distance parcourue à la longueur totale	11 p. 0/0	20 p. 0/0
Produit moyen d'un voyageur par kil.	0 f. 05	0 f. 15
Recette journalière des voyageurs	11,000 f.	75,000 f.
Voyageurs de 1re classe	11 p. 0/0	51 p. 0/0
Voyageurs de 2e classe	30 —	49 —
Voyageurs de 3e classe	59 —	» —

Voilà donc la mesure des services que les chemins de fer belges et anglais rendent aux diverses classes des voyageurs : sur 100 voyageurs, les premiers en reçoivent 59 de la 3e classe, pour les seconds les voyageurs de cette classe sont en nombre insignifiant ; sur les chemins belges les voyageurs de la 2e classe sont environ trois fois plus nombreux que ceux de la 1re classe, et sur les chemins anglais il y a à peu près parité entre la 1re et la 2e classe.

Ces chiffres, Messieurs, sont éloquents. Ils montrent que le chemin de fer belge est une entreprise exploitée nationalement, une création utile à tous. Le système d'exploitation pratiqué jusqu'à ce jour sur les grandes lignes anglaises les laisse à l'usage exclusif des classes riches ou aisées.

(1) Ce réseau unit Bruxelles, Malines, Anvers, Hall, Tubise, Termonde, Gand, Courtray, Bruges, Ostende, Louvain, Tirlemont, Saint-Trond, Varemme, Liége.

(2) Ce chemin unit Londres, Birmingham, Liverpool, Manchester.

Quoiqu'en Belgique il y ait de l'aisance, et même de la richesse, si l'on y eût entendu l'exploitation des chemins de fer comme en Angleterre, on s'en fût mal trouvé. La recette eût été d'une modicité fâcheuse pour le trésor : l'expérience faite par l'administration belge, que je rappelais tout à l'heure, en fournit la preuve. Mais en Angleterre la classe riche est tellement nombreuse que les grandes lignes, avec leur système d'exploitation fondé sur l'esprit de caste et d'exclusion, ont pu donner des dividendes de 9, 10, 12 pour 100. Ce sont des revenus dont on se contenterait en tout pays, mais qui sont très-élevés en Angleterre, où le 3 pour 100 est ordinairement coté à 90. Avec des profits aussi beaux, les compagnies anglaises n'ont pas été stimulées à chercher les moyens de rendre leurs chemins accessibles à toutes les classes. Et c'est ainsi que l'exploitation des lignes de fer de l'Angleterre a pu prendre un caractère, je ne dirai pas seulement aristocratique, mais profondément dédaigneux et dur pour le vulgaire. On est fondé à penser cependant que les compagnies anglaises, en cette circonstance, ont mal compris leur intérêt.

Les profits faciles ont eu ici l'effet qu'ils doivent avoir presque toujours, parce que c'est dans la nature humaine. Ils ont endormi l'esprit d'entreprise, ils ont faussé le ressort de l'activité commerciale, ordinairement si énergique en Angleterre ; ils ont contribué à faire perdre de vue aux administrations des chemins de fer cette maxime, dont les hommes d'affaires de ce pays se montrent profondément imbus, que les industries les plus avantageuses sont celles qui s'adressent aux masses. Il est impossible que le temps et au besoin la pression de l'opinion publique ne fassent pas justice de ces fausses idées, disons le mot, de cet abus.

Le système d'exploitation adopté par les compagnies

anglaises ne sera cependant pas facile à renverser, parce qu'il trouve un certain appui dans les mœurs mêmes de la nation. Il y a parmi les Anglais, pour tout ce qui touche aux rapports personnels, un sentiment exclusif de classe à classe qu'on ne retrouverait pas au même degré chez la plupart des autres peuples. Ce n'est pas la noblesse seule qui est animée de ce sentiment d'exclusion. En dehors d'elle le même esprit se retrouve à chacun des étages de la société. Un spirituel écrivain anglais, M. Bulwer, a dit que le marchand de volailles du duc de Devonshire était porté à l'exclusion tout autant que le duc de Devonshire lui-même. Les gens riches ou seulement aisés n'aiment donc pas à se trouver dans le même convoi que l'homme en haillons ou que l'ouvrier. Les compagnies ont sacrifié à cette répugnance, et elles ont tenu leurs prix des places à un taux tel que les classes pauvres ont été écartées des chemins de fer. Ce qu'elles ont fait dans ce but mérite d'être qualifié sévèrement.

Voici un exemple des mesures en vigueur sur les grandes lignes anglaises, telles qu'elles sont consignées dans l'intéressant travail de M. Bazaine.

Le chemin de Londres à Birmingham est celui de tous où l'esprit d'exclusion a le mieux assis son empire. Ce n'est que deux ans après qu'il était livré à la circulation, qu'on a commencé à y recevoir des voyageurs de 3e classe. Mais on ne les a pas admis dans les mêmes convois que les autres voyageurs; on les a relégués dans des convois de marchandises, qui marchent, comme on sait, avec une vitesse moitié moindre. Le prix auquel on les a taxés est d'ailleurs passablement élevé, il est 9 $\frac{4}{7}$ centimes par kilomètre. Ce n'est pas tout; il y avait treize ou quatorze départs par jour pour les voyageurs de 1re et 2e classe; il n'y en avait que deux

pour ceux de la 3ᵉ. Les gens pauvres n'ont pas en général d'aussi longs trajets à faire que les riches : on n'en a pas tenu compte, les convois des voyageurs de 3ᵉ classe ne s'arrêtent que de loin en loin.

Le *Great-Western* (de Londres à Bristol) n'admet pareillement les voyageurs de 3ᵉ classe que sur des convois qui portent des marchandises. Ces convois partent aux heures les plus incommodes, à quatre heures et demie le matin et à neuf heures et demie le soir. On passe la nuit ou la matinée dans des voitures mal closes. Malgré les représentations qui lui ont été faites, la compagnie n'a pas voulu adopter des dispositions plus humaines.

Il ne faut donc pas s'étonner si le nombre des voyageurs de 3ᵉ classe qui fréquentent ces chemins est si resreint.

Dans les trois premiers mois où, sur le chemin de Londres à Birmingham, a été établi un service pour la 3ᵉ classe de voyageurs, il n'a transporté que 7,853 personnes.

Sur le *Great-Western*, contre 633,160 voyageurs de 1ʳᵉ et 2ᵉ classe, on en trouve seulement 12,321 de 3ᵉ classe.

Des chemins de fer ainsi exploités sont à certains égards inférieurs aux modestes routes de terre, auxquelles pourtant nous avons la prétention de les substituer. Celles-ci en effet sont ouvertes à tous, pauvres et riches, à toute heure, le jour comme la nuit, et chacun est maître de choisir les heures de soleil pour y voyager. Je vais plus loin, un pareil système d'exploitation est en opposition avec la nature de cette admirable invention du génie de l'homme, avec sa destination providentielle. Les chemins de fer sont des agents démocratiques, dans le sens légitime du mot. Ils mettent à la portée de toutes les classes un instrument de locomotion destiné à faire

disparaître les inégalités extrêmes qui avaient existé jusqu'à présent dans les moyens de communication dont disposaient les hommes. Celui qui parcourait le pays à grands frais, en grand équipage, voyage maintenant trois ou quatre fois plus vite, tout aussi commodément, sinon davantage, et à bien meilleur marché; et le pauvre piéton, emporté par la même puissance, roule avec lui dans le même convoi, sans que l'agrément et l'avantage du riche en soient diminués. En cela, les chemins de fer sont comparables à un autre grand moteur de la civilisation, l'imprimerie. Ils doivent profiter, de même, au pauvre et au riche. Les uns sont destinés à faciliter les affaires et les convenances de tous par une célérité et une économie de locomotion inespérées; ils mettent pour ainsi dire chacun des membres de la famille en possession du globe tout entier, comme l'autre a livré à la pensée humaine le monde intellectuel.

Soyons justes cependant, les chemins de fer anglais ne présentent pas tous ce caractère d'exclusion. Il est une catégorie de chemins, quelques-uns partant de Londres, où la 3e classe de voyageurs est presque toujours associée aux deux autres. A l'état d'exception sur les lignes de Londres à Birmingham, de Londres à Southampton, de Londres à Bristol, de Londres à Brighton, la 3e classe est à l'état de règle sur quelques autres lignes. Et là ce n'est jamais la 1re classe qui prédomine en nombre ou en produit; c'est quelquefois la 2e et souvent la 3e classe.

Sur l'*Eastern-Counties Railway*, qui part de Londres (j'emprunte tous ces détails à M. Bazaine), les convois sont tous composés de trois classes de voitures. Il y a 16 convois par jour. Pendant le second semestre de 1840, sur 100 voyageurs, il y en a eu 9 de 1re classe, 35 de 2e classe et 56 de 3e classe. Au commencement de 1841,

on a réduit les prix ; ils sont actuellement de 0 f. 165, 0 f. 115, 0 f. 084. Il en est résulté une grande augmentation dans la circulation et les recettes.

Le *Northern-Eastern Railway*, autre ligne partant de Londres, avait aussi jusque dans ces derniers temps des voitures de 3e classe à chaque convoi. Mais comme ces voitures à bas prix attiraient une partie de la clientèle des autres, on a réduit le nombre des convois où elles sont admises. Il y a une grande différence de prix entre la 2e et la 3e classe ; d'un côté c'est 0 f. 162, de l'autre, 0 f. 087 ; nous parlons toujours par kilomètre.

Sur le *North-Midland*, pendant les beaux mois de 1841, la proportion des voyageurs était à peu près, sur 100, de 11 pour la 1re classe, 25 pour la 2e et 65 pour la 3e. Sur 14 convois, il y en avait 8 où la 3e classe était admise.

Je pourrais citer d'autres chemins de fer anglais qui ont de même beaucoup de convois des trois classes de voyageurs, et qui s'en trouvent bien. J'appellerai particulièrement votre attention sur l'un d'eux, celui de Manchester à Leeds.

Ce chemin a été exécuté avec un soin extrême : c'est un des plus coûteux de l'Angleterre ; il a 80 kilom. de long et aura exigé au moins 75 millions : c'est trois fois et demi la dépense des chemins belges (1). Malgré cet énorme désavantage, les administrateurs de ce chemin se sont proposé le même but que le gouvernement belge : *obtenir le produit maximum par le maximum de circulation*. Dès le début, ils ont fait connaître les principes qui devaient servir de base à leur exploitation. Ils se sont appliqués, en conséquence, à tirer le plus grand parti possible de toutes les localités que touche le chemin de

(1) Le réseau belge, de 563 kilomètres, paraît devoir coûter 160 millions.

fer. De là leurs nombreux convois, leurs stations multipliées, les embranchements qu'ils jettent sur deux centres intéressants d'industrie et de population, Oldham et Halifax; de là enfin le soin qui fut donné au service des voyageurs de 3e classe, le grand nombre des voitures qui leur furent destinées à chaque convoi, et enfin la modicité du tarif à leur égard. Le tarif est ainsi fixé :

1re classe..................................	0 f. 187
2e classe..................................	» 125
3e classe..................................	» 062

L'exploitation du chemin de fer de Leeds a eu ce singulier résultat qu'elle a réussi, à l'égard de la 3e classe, au delà de ce que voulaient les administrateurs, et qu'ils ont eu à réagir, jusqu'à un certain point, contre leur propre pensée. Dans le principe, jugeant du nombre possible des voyageurs de la 3e classe par les faits constatés sur les autres lignes, ils avaient supposé que les besoins de cette classe seraient satisfaits en faisant construire pour elle des voitures en quantité égale à celles qui étaient destinées aux autres classes; mais les masses, privées de l'usage des chemins de fer dans la plus grande partie du pays, semblèrent désireuses de montrer le prix qu'elles attachaient aux facilités particulières offertes par cette compagnie. Un premier tronçon du chemin de fer ayant été ouvert le 1er juillet 1839, les masses s'y portèrent : sur 100 voyageurs, 3 seulement appartenaient à la 1re classe, la 2e classe en comptait 17, et la 3e classe pas moins de 80. Le 1er mars 1841 il a été ouvert à la circulation sur toute son étendue. Les voyageurs de 3e classe ont continué d'y affluer en quantité bien supérieure, proportionnellement, aux prévisions des administrateurs. Tandis que les voitures de 1re classe étaient dégarnies, il se présentait plus de voyageurs aux voitures de 3e classe

qu'elles n'en pouvaient contenir ; il fallait refuser du monde. La compagnie s'est vue ainsi conduite à rechercher les moyens de diminuer l'affluence de la 3ᵉ classe ou plutôt de forcer ceux qui pouvaient payer davantage à se porter sur les secondes ou les premières. Elle a d'abord retranché de plusieurs convois les voitures de 3ᵉ classe. Mais comme il en était résulté une diminution dans les recettes, on a dû abandonner cet expédient. Ensuite il a été réglé que le bagage des voyageurs de 3ᵉ classe ne pourrait dépasser 40 livres, tandis que le poids accordé aux voyageurs est de 60 livres pour la 2ᵉ classe et de 112 livres pour la 1ʳᵉ. Ce moyen a eu peu de succès, par la raison qu'on porte généralement peu de bagage quand on monte en chemin de fer pour aller à peu de distance. La compagnie alors a décidé que les employés de l'administration ne toucheraient pas aux bagages des voyageurs de 3ᵉ classe, pas même pour les charger et les décharger, ainsi qu'ils doivent le faire pour les autres voyageurs. Ce procédé, passablement brutal, n'ayant pas eu l'effet qu'on en attendait, la compagnie a pris une mesure plus décisive. Elle a adopté pour les voyageurs de 3ᵉ classe une espèce de voitures qu'on appelle *stanhopes*, conversion euphonique du mot anglais *stand up* (se tenir debout). Les voyageurs s'y tiennent debout, en effet. La 3ᵉ classe de voyageurs n'en continue pas moins d'affluer sur ce chemin. Et, en somme, la compagnie fait de belles recettes.

Cependant la voix publique s'est élevée contre les stanhopes. On s'est récrié contre la condition imposée aux voyageurs de se tenir dans cette position incommode. On a dit qu'on les parquait comme du bétail. A ces réclamations, on a répondu que l'on ne forçait personne à prendre ces places, que la grande route restait ouverte, qu'il valait mieux en somme voyager en stanhope que

d'aller à pied ; que la compagnie n'avait pas trouvé d'autre moyen de mettre d'accord son intérêt avec l'intérêt populaire ; que les stanhopes n'ont pas autant d'inconvénients qu'on le dit, parce qu'elles sont divisées en compartiments et disposées de telle façon que chaque voyageur y ait un point d'appui ; qu'elles servent surtout aux personnes qui font de courts trajets, et qui ainsi n'ont pas le temps de se fatiguer d'être debout. Au milieu de cette polémique, ces sortes de voitures se sont répandues ; de la ligne de Manchester à Leeds elles ont passé à d'autres chemins de fer. Les compagnies y trouvent un avantage spécial, outre celui de contraindre à prendre des places plus chères quiconque peut les payer : avec ces sortes de voitures, les frais de transport diminuent dans une proportion notable. En Belgique, pour transporter 120 personnes, il faut 4 wagons, pesant vides 10,800 kilog. Sur le chemin de Leeds, il suffit, pour le même nombre de voyageurs, de deux stanhopes, pesant chacune 2,400 kilog., ou ensemble 4,800 kilog. Avec les stanhopes la charge inutile que la locomotive est forcée de traîner se trouve donc moindre, de près des trois cinquièmes.

L'emploi des stanhopes n'est qu'un des aspects du système aristocratique suivant lequel les chemins de fer anglais sont exploités. On est fondé à dire de ce mode de transport qu'il blesse trop ostensiblement chez le pauvre le sentiment de la dignité humaine, et qu'il répugne instinctivement à l'esprit d'égalité dont est si profondément imbue de nos jours la société.

Concluons en ces termes, à l'égard des chemins de fer anglais, en tant qu'ils servent au transport des voyageurs, qu'en somme, au moment où je parle, il y a beaucoup à reprendre dans la manière dont ils sont exploités.

APPENDICE

Aux leçons XII et XIII.

Le service des chemins de fer a éprouvé depuis 1841, époque où ces leçons avaient été faites, des changements tels qu'on peut dire que ce n'est rien moins qu'une révolution. Il était nécessaire d'indiquer séparément, d'une manière générale, l'état présent des choses et de faire connaître sommairement la gradation suivant laquelle il s'est établi. Tel est l'objet de cet appendice.

Une des modifications les plus saillantes qu'aient éprouvées les chemins de fer, consiste en ce que le transport des marchandises s'y est beaucoup développé. Ce développement a été provoqué par la réduction des tarifs. Donnons à cet égard un aperçu de ce qui existe aujourd'hui dans les différents pays que nous avons passés en revue.

En les reprenant dans le même ordre, nous sommes conduits à parler d'abord de l'Angleterre.

Dans ce grand pays, les chemins de fer se sont beaucoup multipliés depuis 1841. Il serait permis de soutenir qu'ils l'ont fait trop vite et sans mesure, en ce qu'il y a aujourd'hui des doubles emplois. Cette multiplication des chemins de fer, même en la supposant excessive ou mal entendue à quelques égards, a eu cependant ce résultat heureux pour le public, que la concurrence a fait vivement sentir son aiguillon aux compagnies et les a obligées à améliorer leur service, à offrir de meilleures conditions au commerce et aux voyageurs.

Pour suivre l'ordre des leçons qui précèdent, rendons

compte, en premier lieu, de ce qui concerne les marchandises. A cet égard, depuis 1841, les compagnies anglaises de chemins de fer sont entrées dans la voie des prix réduits avec beaucoup de décision, et cette détermination leur a été profitable. Mais il faut distinguer entre le tarif général et les conditions spéciales faites aux expéditeurs, à raison de la quantité expédiée ou de la longueur du parcours. Quant au tarif général, je citerai ici celui de la grande compagnie du Nord-Ouest (*North-Western*), la plus considérable du Royaume-Uni, en le ramenant aux unités françaises : le franc, la tonne de 1,000 kilogrammes et le kilomètre. Les marchandises étant partagées en huit classes, à commencer par celles de l'espèce la plus commune, ce tarif est comme il suit :

1re classe....................	0 f. 030
2e —	» 056
3e —	» 060
4e —	» 072
5e —	» 077
6e —	» 093
7e —	» 126
8e —	» 157

Le tarif général de la compagnie des *Eastern-Counties* ne partage les marchandises qu'en trois classes, numérotées dans l'ordre opposé à celui du *North-Western*. En voici le taux par classe :

1re classe....................	0 f. 109
2e —	» 189
3e —	» 304

Une troisième compagnie, celle de York, Newcastle et Berwick, a le tarif général suivant :

1re classe....................	0 f. 178
2e —	» 139
3e —	» 090
4e —	» 080
5e —	» 064

Je ne multiplierai pas davantage ces exemples; mais j'insisterai sur ce que la majeure partie de la masse des transports se fait en vertu de conventions particulières plus favorables aux expéditeurs que le tarif général. La teneur de ces conventions est peu connue, les compagnies en font mystère; elles sont à cet égard impénétrables. Il est connu seulement que les réductions accordées par les compagnies sont en raison des quantités qu'on leur livre et de la distance parcourue. Elles paraissent, d'ailleurs, être assez arbitraires.

Ainsi s'est introduite, par la force des choses, dans l'exploitation des chemins de fer anglais, la différence entre le gros et le détail. Tout ce que le législateur, gardien de l'intérêt public, est fondé à réclamer, c'est que tous les particuliers qui rempliraient les mêmes conditions déterminées d'avance, jouissent des mêmes faveurs. Une égalité plus absolue serait excessive, serait contraire à l'usage et à l'esprit du commerce.

Le Parlement a-t-il nettement reconnu cette convenance? A cet égard, il n'y a rien de bien formel dans les actes émanés de lui. Sa pensée, si elle a été indiquée quelque part, se trouve consignée dans la loi générale du 8 mai 1845 dont l'article principal est ainsi conçu :

« Et attendu qu'il est utile que la compagnie puisse
« varier les tarifs de son chemin de manière à satisfaire
« aux diverses circonstances de son trafic, mais de telle
« sorte cependant que ce pouvoir ne serve pas à favori-
« ser tel individu au détriment de tel autre, ou bien à
« créer par collusion un monopole injuste, soit au pro-
« fit de la compagnie, soit au profit de particuliers, il sera
« permis à la compagnie de modifier l'échelle de ses
« tarifs dans les limites du maximum, sur la totalité
« de ses lignes ou sur des parties seulement, comme
« elle le jugera convenable, pourvu que ces tarifs soient

« également appliqués en tout temps, à toutes les per-« sonnes, par mille, par tonne ou autrement, sans pré-« férence, à tous les voyageurs et à toutes les marchan-« dises transportés dans une même classe, traînés par « la même machine, et passant en même temps sur la « même portion de ligne, et aucune réduction ne sera « consentie dans l'application de ces tarifs directement « ou indirectement pour une compagnie ou des particu-« liers au préjudice de quelques autres. »

Quel est bien exactement le sens de cette rédaction? L'on peut soutenir qu'elle n'exclut qu'une espèce de tarifs différentiels, celle qui serait capricieuse ou collusoire. On peut aussi, en faveur des tarifs différentiels, fondés sur l'inégalité des trajets parcourus, invoquer les mots *des parties de lignes seulement*. Mais lorsqu'on voit le secret profond dont s'entourent les compagnies anglaises de chemins de fer dans leurs transactions spéciales avec les expéditeurs, on est porté à penser qu'elles ne trouvent pas suffisamment formelle l'intention du législateur de les investir d'une grande latitude ; à moins cependant qu'avec le mystère dont elles s'enveloppent, elles ne franchissent la limite que nous croyons celle de la justice, c'est-à-dire qu'elles ne dispensent les réductions de tarifs au gré des préférences personnelles de leurs administrateurs ou d'autres convenances privées.

Comme une indication de la classification qui prévaut en Angleterre sur les marchandises, je rapporterai ici celle qui est appliquée par l'association du *Railway Clearing-House* (maison de liquidation des chemins de fer). On sait que c'est une espèce de syndicat, ayant quelque analogie avec celui des chemins de fer de ceinture de Paris. Elle a pour but de faire régler en un centre commun et de liquider tous les prix de transport,

de circulation et de location de wagon, que les compagnies se doivent mutuellement. Environ quarante chemins de fer, parmi lesquels on compte les plus grandes compagnies, font partie de cette utile association.

Classification du Railway Clearing-House, pour les transports à petite vitesse.

La classification de marchandises appliquée par l'association du Railway Clearing-House, aux transports des compagnies qui en font partie, comprend sept classes dénommées comme il suit :

Minéraux...... Briques, houille, granit brut, fonte brute, chaux, ardoises communes, pierres, tuile.

Classe spéciale. Asphalte, grains, farines, ciment, tuyaux de fonte ou fer, plâtre en poudre.

1re classe...... Bière en fûts, chaudières, fontes moulées, cotons, bois de teinture, fer galvanisé, graisses, glaces, plomb en saumons, marbre en bloc, huile, savon, sucre, vinaigre, zinc.

2e classe...... Lard, bœuf et porc salés, literie, os, beurre, essieux de voitures, fromages, cafés, tubes de locomotives, papiers peints, riz, etc., etc.

3e classe...... Bière en bouteilles, livres, pommes de terre, thé, tabac, vins en fûts, etc.

4e classe...... Viande fraîche, mercure, vins en bouteilles.

5e classe...... Modes, cigares, pendules, gants, instruments de musique, parfumerie, soie, etc., etc.

Il est impossible de donner d'une manière exacte une moyenne des prix payés par le commerce pour chacune des classes sur les différents chemins; ces prix varient à l'infini. On peut cependant indiquer comme se rapprochant sensiblement de la vérité, sur les principales lignes qui aboutissent à Londres, les conditions suivantes :

Les transports de la classe des *minéraux* ne se font que par traités spéciaux et en général dans les wagons des expéditeurs, qui opèrent à leurs frais le chargement et le déchargement.

Les transports de la classe *spéciale* ne se font point par quantités inférieures à une tonne; autrement on leur applique le tarif de la première classe.

En général, quand on n'apporte pas, pour l'une quelconque des classes qui viennent d'être indiquées, une quantité fixée par la compagnie comme minimum, le prix de la classe supérieure est appliqué. On voit ainsi qu'il y a deux prix qu'on peut appeler l'un de gros, l'autre de détail. Prix de détail pour les petites expéditions et les faibles parcours; prix de gros pour les expéditions importantes et les longs parcours.

En Angleterre comme en France, comme aux Etats-Unis, le tarif spécial, le tarif différentiel, est celui qui mérite le plus d'attirer l'attention de l'économiste; c'est par là qu'on voit se reproduire les faits les plus intéressants de l'industrie des chemins de fer; ce sont les résultats de ces transports spéciaux qui font pressentir le mieux l'avenir de ces voies de communication perfectionnées.

Les exemples les plus remarquables de prix réduits sont relatifs à la houille. Il y a une dizaine d'années encore, alors que les tarifs des marchandises étaient plus élevés qu'aujourd'hui, la houille était déjà sensiblement dégrévée, non-seulement sur les petits chemins des houillères d'Ecosse, mais sur d'autres lignes beaucoup plus étendues. Ainsi elle payait, par tonne et par kilomètre :

Sur le chemin de fer d'Edimbourg à Glasgow.....	0 f. 064
— — Great-Western.............	» 078
— — de Londres à Birmingham...	» 064
— — de Birmingham à Liverpool..	» 064

Actuellement, sur la plupart des chemins, le tarif des houilles a été rabaissé au moins à 0 fr. 064; sur beaucoup de lignes c'est 0 fr. 048 ou même 0 fr. 032. Le

Great-Western, qui est en concurrence avec les canaux et le cabotage, transporte la houille sur le pied de 0 fr. 032, il en reçoit 600,000 tonnes par an.

Lorsque la houille est destinée à l'exportation, elle n'est tarifée le plus souvent qu'à 0 fr. 032. Mais à ce prix surtout, l'expéditeur doit fournir les wagons et effectuer le chargement et le déchargement.

Il y a quelques années, la compagnie du *Great-Northern*, dans le but d'attirer à elle la houille qui se servait de la voie du cabotage, lui faisait des conditions de rabais extraordinaire. Elle se contentait d'un quart de penny par mille (0 fr. 016 par tonne et par kilomètre), dans des marchés spéciaux qu'elle avait passés. Mais l'expéditeur devait s'engager à en envoyer plus de 80,000 tonnes, outre qu'il avait à fournir les wagons, ce qui représentait une dépense d'un centime et quart par tonne et par kilomètre (1).

A l'égard de ce même article, le Parlement, tout porté qu'il est à laisser une grande latitude aux compagnies, a prescrit quelquefois des conditions particulières. M. Teisserenc cite l'exemple de la compagnie du Nord-Ouest, à laquelle, en 1846, lorsqu'elle fut constituée par la fusion de plusieurs autres, fut imposée l'obligation d'un tarif réduit (0 fr. 055 par tonne et par kilomètre), pour la houille et le coke, toutes les fois que le parcours excéderait 80 kilomètres.

Comme un exemple du bon marché avec lequel les chemins de fer anglais effectuent les transports dans certains cas, et des horizons nouveaux qu'ils ouvrent au commerce, je mentionnerai encore un fait : Dans un mémoire sur l'*Exploitation des chemins de fer anglais*

(1) Au sujet du transport de la houille sur les chemins anglais, je renvoie aux *Études sur les voies de communication perfectionnées*, par M. E. Teisserenc, p. 324, 637, 639, 640.

(pag. 84), M. Auguste Chevalier cite M. Glyn, président de l'administration du chemin de Londres à Birmingham, qui dit aux actionnaires réunis en assemblée générale, en février 1846, qu'en 1838 il en coûtait 112 fr. pour transporter une tonne de Manchester à Londres (312 kilom.), tandis qu'actuellement le même poids pouvait être transporté de Manchester en Chine par Londres pour 81 fr. 90 c.

Aux Etats-Unis on observe de même une tendance marquée vers l'abaissement des tarifs des marchandises. Des renseignements nous sont fournis, pour une époque reculée il est vrai de dix ans déjà, par l'ouvrage de M. Stucklé qui visitait alors cette contrée (*Voies de communication aux États-Unis*).

D'après cette intéressante publication, en 1845, sur le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, le prix du transport était, par tonne et par kilomètre :

Dans un sens, de	0 f. 13
Et dans le sens opposé, de	» 09
Sur le chemin de fer central de la Géorgie, dans le sens de la remonte, de	» 19
Sur le chemin de fer de Baltimore à Philadelphie, dans un sens, de	» 09
Et dans le sens opposé, de	» 07

D'après le même observateur, sur la ligne de Boston à Lowell, les manufactures de Lowell ayant à Boston et à Lowell leur débarcadère particulier, et faisant à leurs frais le chargement et le déchargement, payaient à la compagnie :

Pour le coton et la laine bruts ou manufacturés	0 f. 16 1/2
Pour tout autre article	» 13
Le reste du public payait un peu plus cher, jusqu'à	» 19 1/2

Sur les chemins de fer de l'État de New-York, parallèles au canal Erié, qui n'ont la faculté de faire le trans-

port des marchandises qu'en hiver, lorsque le canal est en chômage, les compagnies avaient pris pendant l'hiver de 1844 à 1845 :

Pour la 1re classe de marchandises (objets manufacturés)	0 f. 20
2e classe (beurre, fromage, etc.)	» 17
3e classe (salaisons de bœuf et de porc, fer, charbon)	» 13
4e classe (farine, sel, etc.)	» 10

En outre, l'Etat percevait, pour son propre compte, un péage :

Sur les produits agricoles, de	0 f. 033
Sur la *merchandize*, de	» 066

Sur le chemin de fer de Columbia, à la même date et d'après le même observateur, les compagnies de transport se faisaient payer, tout compris :

Pour les marchandises de la classe la plus élevée	0 f. 30
Pour le blé	» 12

Sur le chemin de fer de Mount-Carbon à Philadelphie, les prix sont beaucoup plus modérés que tout ce qui précède. Lors du voyage de M. Stucklé, l'anthracite, qui est la principale marchandise transportée sur ce chemin, ne payait que 0 fr. 046.

Il ressort de là que le tarif des marchandises restait élevé sur la plupart des chemins de fer américains, il y a une dizaine d'années. Presque seul, le chemin de fer qui relie les mines d'anthracite à Philaldelphie par la vallée de Schuylkill avait un tarif extrêmement modique ; c'est qu'il présente deux circonstances que, jusqu'à cette époque, on avait peu rencontrées sur les chemins de fer des Etats-Unis : il reçoit une très-grande masse de marchandises et il subit une rude concurrence, celle d'une voie navigable en bon état. Ces deux circonstances, la masse des transports et la concurrence, tendent de plus

en plus à se manifester aux Etats-Unis. Si l'on rapproche les prix recueillis par M. Stucklé, au sujet du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, de ceux que j'avais constatés dix ans auparavant (pag. 544), on voit, là aussi, se révéler la tendance à l'abaissement.

Il ne faut pas omettre non plus une cause de cherté qui affecte les chemins de fer des Etats-Unis dans le service des marchandises particulièrement, par rapport aux grandes lignes de l'Europe : on a voulu les construire à très-bon marché, et en cela on a été parfaitement inspiré, je le crois, puisque autrement on n'aurait pu les multiplier et faire jouir le pays des bienfaits qu'ils apportent avec eux. Mais de là il est résulté qu'ils offrent des pentes passablement rapides, et surtout que la construction de la voie y est trop faible pour supporter de très-puissantes locomotives; ces circonstances augmentent sensiblement les frais de traction et obligent les compagnies à relever d'autant leurs prix de transport, plus spécialement pour les marchandises que pour les voyageurs.

Mais de ces deux inconvénients inhérents à l'économie dans le premier établissement, à savoir la roideur des pentes et la faiblesse de la voie, ou de la *superstructure*, comme disent les Américains, il en est un au moins auquel on peut remédier sans grand embarras, au moyen des produits mêmes de l'exploitation : c'est le deuxième. Quant au premier, la roideur des pentes, une fois qu'on aura une *superstructure* plus massive et plus résistante, il sera bien atténué. Alors, en effet, on emploiera de puissantes locomotives qui entraîneront, sur les rampes actuelles des chemins de fer américains, des convois bien plus lourds que ceux qui s'y meuvent aujourd'hui. On n'en sera plus à avoir, comme sur le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio en 1844, ce qui résulte du rapport de

M. Stucklé, des convois de marchandises réduits à traîner vingt et une tonnes. On pourra compter par quantités cinq, six fois plus fortes, pour le moins.

Depuis M. Stucklé, un voyageur, très-versé aussi dans l'exploitation des chemins de fer, M. Jules Coutin, a parcouru l'Union américaine dans le même but d'étudier les voies de communication en général et les chemins de fer en particulier, et il en a rapporté des renseignements fort intéressants qu'il a bien voulu me communiquer. J'y trouve que les gouvernements des différents États ont persévéré à peu près dans les habitudes qu'ils avaient contractées antérieurement. En 1851 et 1852, comme auparavant, il y avait très-peu d'États où l'autorité publique se réservât ou surtout exerçât le droit de s'immiscer dans les affaires des compagnies. L'État de New-York cependant abandonnant en partie les errements libéraux qu'il suivait autrefois, a adopté en 1850 une loi d'après laquelle le gouvernement est autorisé à réduire les tarifs des chemins de fer ainsi qu'il le jugera convenable, à la seule condition que le produit net ne soit pas abaissé au-dessous de 10 p. 0/0 du capital dépensé. Un autre article de la même loi porte que toute compagnie qui établira un chemin de fer parallèlement ou à peu près au cours d'un des canaux de l'État, dans un rayon de 48 kilomètres, devra verser à la caisse des canaux sur toute marchandise transportée autre que les bagages des voyageurs, le montant du péage que la marchandise aurait payé à l'État sur la portion de canal comprise dans ce rayon.

En 1852, diverses lignes prises parmi les plus importantes des États de Massachusetts et de New-York appliquaient des tarifs d'où résultait pour chacun, par tonne et par kilomètre, la perception moyenne qui suit :

Perception moyenne, en 1852, sur plusieurs chemins importants du Massachusetts et du New-York.

MASSACHUSETTS.	Produit moyen par tonne et par kilomètre.
De Boston à Albany	0 f. 097
De Boston à Worcester	» 067
De Boston au Maine	» 157
De Fitchburg	» 079
De Boston à Providence	» 137
NEW-YORK.	
D'Albany à Schénectady	» 217
D'Auburn à Rochester	» 139
De l'Hudson-River	» 285
D'Utica à Schénectady	» 178
De New-York à New-Haven	» 141
D'Oswégo à Syracuse	» 112
De Tonawanda	» 261

On voit que pour la plupart de ces lignes la perception moyenne est élevée.

Mais ce relevé ne fait pas suffisamment comprendre l'esprit des tarifs américains. Pour mieux en donner la clef, nous considérerons trois lignes du premier ordre à l'égard desquelles nous entrerons dans quelques détails. Ce sont :

1° Le *Northern et Ogdensburgh rail-road*, chemin construit dans l'État de New-York, mais avec le capital de Boston, dans le but de détourner vers ce port le commerce de la vallée du Saint-Laurent et du bassin des Grands Lacs. Il fait concurrence ainsi à la navigation du Saint-Laurent qui conduit les marchandises à Montréal et à Québec, et au canal Érié qui les mène à New-York. Il les remplace spécialement pendant l'hiver. Ces produits, qui consistent surtout en farines et en blés, quittent la voie d'eau à Ogdensburgh pour descendre au midi vers Boston en traversant le lac Champlain.

2° Le chemin de fer de New-York au lac Érié, qui est une autre concurrence au canal Érié.

3° Le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, qui rattache un des ports principaux de l'Atlantique au cœur de la vallée de l'Ohio.

Chemin de fer d'Ogdensburgh. — Le tarif de ce chemin de fer a deux classes :

La première comprend toutes les marchandises qui ne sont pas désignées dans la seconde, et dans la liste des tarifs spéciaux. Le prix de transport de cette classe pour le parcours total d'Ogdensburgh à Rouse's-Point sur le lac Champlain, est de 5 dollars pour 118 milles (26 fr. 67 c. pour 190 kilomètres), soit 0 fr. 138 par kilomètre. Le même prix de 26 fr. 67 c. est appliqué aux marchandises qui parcourent 145 et 190 kilomètres. C'est un frappant exemple de ce qu'on nomme les tarifs différentiels.

La 2e classe comprend les articles suivants, mais seulement lorsqu'ils sont adressés par quantités d'au moins trois tonnes, par un seul et même expéditeur à un seul et même destinataire :

Pommes et pommes de terre (aux risques du propriétaire pour le cas de gelée), cendres, essieux, lard, porc, bœuf salé, houille, café, blé, fromage, coton, cuivre, bois de teinture, poisson salé ou sec, farines, graines, verres, granits, foins pressés en balles, fonte en gueuse, minerai de fer, plomb en saumons ou en feuilles, tuiles, tabacs, roues pour chemin de fer.

Dans les conditions d'expédition et de livraisons spécifiées pour la 2me classe, les marchandises qui y rentrent sont soumises à un tarif de 21 fr. 33 c. pour le parcours entier, soit environ 11 centimes par tonne et par kilomètre.

Des tarifs spéciaux sont appliqués aux marchandises que nous venons de nommer lorsqu'elles sont remises par quantités d'au moins 10 tonnes, toujours avec la même condition d'un seul expéditeur et un seul destina-

taire. Pour la distance entière le prix est alors de 3 dollars, soit :

Par tonne et par kilomètre	0 f. 054

Sous les mêmes conditions de quantité, d'expédition et de livraison, les produits de l'Ouest (farines exceptées) expédiés en transit, à destination des ports de l'Atlantique, et les produits des ports de l'Atlantique en transit vers l'Ouest payent :

Par tonne et par kilomètre	0 f. 064
Le sel brut, en sacs, venant de l'Est, à destination de l'Ouest, paye	» 042
La farine, en transit, à destination des ports de l'Atlantique	» 037

On voit que, suivant les circonstances, la compagnie applique un tarif de 0 fr. 138 ou de 0 fr. 037 à la farine qui circule sur son chemin, et qu'il y a des différences plus ou moins semblables pour d'autres marchandises.

Au premier abord, ces inégalités de traitement semblent excessives. Ce n'est cependant qu'une application large, il est vrai, mais très-intelligente, du système des tarifs différentiels. C'est par ce moyen seulement que Boston a pu prendre une part à ces immenses expéditions des produits de l'ouest des États-Unis qui font maintenant une partie importante de son commerce avec le monde entier. Ce sont ces tarifs si réduits pour le transit qui ont amené, l'an dernier, les farines de l'Ouest en grande quantité au Havre et à Liverpool.

Chemin de fer de New-York au lac Érié. — Sur cette ligne le tarif est modéré. Le commerce a pu se plaindre de ce que, dans le détail, cette compagnie ne se montre pas accommodante et a établi des restrictions gênantes; mais ces dispositions secondaires seront modifiées avec

le temps, et il reste que le tarif dès à présent est favorable aux transports à grande distance.

Les marchandises y sont partagées en quatre classes dont voici la composition :

1re CLASSE..... Pommes, paniers, cotons, bottes, pain, lard, bouteilles, voitures, cigares, bestiaux, gibier, verrerie, oranges, citrons, glaces, instruments de musique, huîtres, papiers peints, brosses, savons, épices, malles, jouets, thé, vins en paniers, laine.

2e CLASSE...... Bière, bœuf salé, eaux-de-vie, genièvre, café, cuivre, fruits secs, œufs, poisson sec ou fumé, foins et pailles pressés en bottes, fer en feuilles, plomb en saumons, cuirs, essieux, bois étrangers, drogues pour peindre, zinc, tabac, vins en fûts, wisky.

3e CLASSE...... Acides, ancres de navires, fromage, cidre, et par quantités de moins de 10 tonnes, houille, engrais, briques, coton en balles, chaux, grains et graines en sacs, lard, graisse de porc, clous, vinaigre.

4e CLASSE...... Se compose presque entièrement des articles de la 3e classe, lorsqu'ils sont expédiés en quantités supérieures à 10 tonnes.

Le tarif est, pour les marchandises qui parcourent la ligne tout entière, par tonne et par kilomètre :

1re classe........................	0 f. 138
2e —	» 106
3e —	» 074
4e —	» 053

Ces prix sont augmentés de 10 p. 0/0 du 1er novembre au 15 avril, époque pendant laquelle la navigation est interrompue sur le canal Érié et sur les lacs.

Pour un très-grand nombre de marchandises la compagnie accorde un déclassement, c'est-à-dire le transport d'une classe à la suivante, lorsque l'expéditeur l'exonère de toute garantie. Ce mode coûteux d'assurance est le symptôme d'une exploitation mal organisée encore.

Chemin de fer de Baltimore à l'Ohio. — Les marchan-

dises sont réparties de même en quatre classes, à l'égard desquelles la perception est établie sur les bases suivantes, par tonne et par kilomètre :

TARIF D'ÉTÉ :	1re classe	....	0 f. 156
	2e —	....	» 131
	3e —	....	» 113
	4e —	....	» 087
TARIF D'HIVER :	1re classe	....	0 f. 131
	2e —	....	» 104
	3e —	....	» 087
	4e —	....	» 070

La houille de Cumberland est transportée à Baltimore à raison de 12 fr. pour un trajet de 289 kilomètres, soit environ 4 centimes par tonne et par kilomètre, malgré deux circonstances défavorables, à savoir des rampes très-fortes et des retours à vide.

Le tarif belge des marchandises a éprouvé aussi des modifications.

Au commencement de 1853, il était généralement, par tonne et par kilomètre, de.. 0 f. 10

Pour certains produits favorisés et pour certaines provenances, il était de.. » 06

Il y avait de plus divers frais accessoires pour la remise à domicile, le chargement et le déchargement.

Un arrêté du 8 juin 1853 a modifié ce tarif. Il a été établi trois classes de marchandises spécialement dénommées : l'une, la troisième, comprenant les articles les plus communs, est tarifée à 6 centimes ; la seconde, qui est la plus nombreuse, l'est à 8 ; la première, qui embrasse tous les objets non énumérés dans les deux autres, et qui répond assez à la catégorie que les Américains désignent du nom de *merchandize*, l'est seule à l'ancien taux de 10. La houille, spécialement destinée à l'exportation, comme *lest de navires de mer*, dit l'article 49 du règlement, ne paye que 4 centimes. Il y a toujours des

droits spéciaux pour la remise à domicile et pour le chargement et déchargement. Ces derniers droits sont même assez forts : on les a portés l'un à 4 francs, l'autre à 2 francs par tonne ; auparavant, ils n'étaient que de 3 francs et de 1 franc 50 centimes. En somme, le tarif belge est, dans son ensemble, plus libéral aujourd'hui qu'auparavant.

En France, postérieurement à 1841, les tarifs insérés dans les cahiers des charges des chemins de fer ont été un peu différents de ce qu'ils étaient auparavant. Les cahiers des charges des différentes compagnies déjà autorisées ont été revus, à l'occasion de concessions nouvelles, et ramenés à peu près à un type unique, et voici les maxima établis pour les marchandises, par tonne et par kilomètre :

Houille, marne, cendres, fumier et engrais...........	0 f. 10
Marchandises de la 1re classe........................	» 18
— 2e classe........................	» 16
— 3e classe........................	» 14
Le poisson frais, à la vitesse des voyageurs...........	» 50

Dans quelques cas, il a été dit que la houille ne payerait que 5 centimes par tonne et par kilomètre, lorsqu'elle parcourrait au delà d'un certain trajet.

Mais, dans la pratique, les compagnies françaises des chemins de fer perçoivent beaucoup moins que leurs maxima. En outre, elles sont entrées dans la voie des tarifs *spéciaux*, qui accordent de fortes réductions à toute personne qui expédie en grand, et qui, en conséquence, satisfait à différentes conditions expressément indiquées. Pour la houille en particulier, pour le plâtre et les engrais, elles ont consenti à des prix très-bas, sous la réserve qu'on leur en apportât de certaines quantités ou qu'on prît un certain nombre de wagons.

Les compagnies françaises de chemins de fers sont con-

venues aussi de se faire des concessions particulières, à l'égard des marchandises qu'elles se livrent l'une à l'autre, pour être transportées à une certaine distance encore, après avoir déjà parcouru sur la première ligne un certain espace.

La compagnie d'Orléans, en vertu de ses tarifs spéciaux, transporte aux prix suivants les articles que nous allons dénommer :

Ardoises		0 f. 005
Houille, minerai, tuyaux de drainage		» 006
Plâtre et engrais, selon les distances parcourues	0 f. 0575 à	0 f. 035
Le vin de Bordeaux, faisant le trajet entier de Bordeaux à Paris, paye 37 fr. par tonne; soit, par tonne et par kilom.	»	» 063

Divers articles fournis par le commerce extérieur, sont admis, lorsqu'ils font le trajet entier, au même prix de 37 fr. la tonne ; je citerai entre autres le nitrate de soude.

Pour les fers de Nantes à Paris, c'est 33 fr. en tout, soit par tonne et par kilom.	0 f. 076
Pour la houille venant du chemin de fer du Nord et franchissant une certaine distance	» 041

La compagnie du Nord est entrée un peu plus avant encore que celle d'Orléans dans les voies de la réduction. Elle transporte la houille, de Quiévrain à Paris, pour 9 fr. 50 c.

C'est, par tonne et par kilom. . . . . 0 f. 032

Le tarif spécial de la compagnie de Lyon porte le plus souvent 6 centimes par tonne et par kilomètre. Tel est le cas pour les fers de toute sorte, la houille, le coke, le guano, le merrain, les pavés, les vins de Châblis et de l'Auxerrois ; pour le plâtre, ce n'est que 4 centimes. Il faut remarquer que, sur le chemin de Lyon, les marchandises classées au tarif spécial sont, pour la plupart,

exemptées des frais de chargement et de déchargement qui les grèvent sur d'autres lignes. Ainsi, en somme, son tarif spécial va de pair avec celui des autres compagnies.

Le tarif de la compagnie de l'Est est combiné aussi avec beaucoup d'intelligence. Pour le bois à brûler, la pierre, les briques et les tuiles, les fourrages, le tarif est de 5 centimes. Pour le plâtre, il varie de 0 fr. 03 à 0 fr. 035; pour la houille et le coke, de 0 fr. 038 à 0 fr. 08. A l'égard de ces trois derniers articles le tarif est établi non d'après l'exacte distance, mais par zones ; de là les variations entre les limites que nous venons de spécifier.

Les compagnies françaises, pendant la crise des subsistances, ont transporté les grains, les farines, les fécules, les pommes de terre, sur le pied de 5 centimes. C'était une concession qu'elles faisaient volontairement à une haute convenance politique et sociale, mais elles ont éprouvé que c'était un tarif rémunérateur.

En résumé, les tarifs des chemins de fer français pour les marchandises sont modérés et se modèrent de jour en jour. Les compagnies françaises, c'est un témoignage à leur rendre hautement, se distinguent par le système intelligent de leur exploitation. Elles ont cherché du bon côté la satisfaction de leur intérêt. Elles auraient mérité, dans plus d'une circonstance, plus de confiance de la part du législateur et de l'administration. Souvent, en effet, on leur a trop marchandé la liberté. Les conditions auxquelles on les a soumises, par exemple, pour l'abaissement des prix, sont des gênes qui retombent sur le public. Si, une compagnie, s'apercevant qu'elle s'est trompée en accordant une réduction, veut en retirer une partie, elle est tenue d'attendre un long délai : trois mois, s'il s'agit du prix des places ; un an, s'il s'agit des marchandises. C'est fait pour rendre les

compagnies plus que circonspectes dans leurs expériences. La législation relative aux chemins de fer offre des clauses qui sont plus malheureuses encore. Je citerai en ce genre l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, qui soumet les administrateurs des compagnies aux peines portées par l'article 419 du Code pénal, c'est-à-dire à cinq ans de prison, dans des cas à l'égard desquels une amende eût été, pour l'intérêt public, une garantie bien suffisante. Par des dispositions pareilles, si elles recevaient leur application, on écarterait de l'administration des chemins de fer les personnes les plus honorables. C'est donc aller contre l'objet qu'on se proposait, la bonne et loyale gestion des chemins de fer.

Les chemins de fer allemands méritent aussi d'être comptés, parce que l'Allemagne s'est signalée de bonne heure par l'empressement avec lequel elle s'est lancée dans cette sorte d'entreprise : ils formaient au 31 décembre 1853 un développement total de 8,851 kilomètres, dont 3,681 dans la Prusse seule. Les voies ferrées de l'Allemagne ont été étudiées avec soin, dans l'automne de 1844, par M. Lechatelier, ingénieur des mines, à qui l'on doit à cet égard une publication très-intéressante (1). Presque en même temps, un ingénieur des ponts et chaussées, M. Baumgarten, fit paraître un volume (2), résumé de ses observations personnelles, dans lequel il offrit à la curiosité publique beaucoup de renseignements statistiques. Enfin M. Hauchecorne, agent général des chemins de fer à Cologne, publie tous les ans un relevé où il constate les derniers résultats de l'exploitation des lignes allemandes. Il résulte des exposés présentés dans ces différents écrits, qu'en 1844 les tarifs des marchandises étaient passablement élevés sur

(1) *Chemins de fer de l'Allemagne.*

(2) *Notice sur l'état des chemins de fer allemands en 1844.*

la plupart des lignes allemandes, tandis que les tarifs des voyageurs étaient en général modiques. Mais, successivement, les gouvernements et les compagnies qui exploitent les chemins de fer germaniques ont atténué leurs tarifs des marchandises, et ont provoqué ainsi l'accroissement de leur circulation. Les tableaux de M. Hauchecorne montrent que pendant l'exercice 1853, sur la plupart des chemins de fer prussiens, le tarif moyen n'excédait pas celui des lignes françaises. C'est le cas, par exemple, pour le chemin de la basse Silésie et de la Marche, qui a 386 kilomètres. Le tarif moyen n'y est que de 0 fr. 074. La moyenne générale, pour les chemins de fer prussiens, est de 0 fr. 102. Les chemins autrichiens ont également, pour la plupart, un tarif modéré. Seul, le tarif du chemin dit de l'empereur Ferdinand est élevé : il va en moyenne à 0 fr. 14.

Je passe au service des voyageurs. J'ai fait connaître (leçon XIII) les prix des places en Angleterre jusqu'en 1841. On a vu combien ils étaient élevés; le voyage en chemin de fer était ainsi au-dessus de la portée du grand nombre. Un pareil état des choses ne pouvait manquer de provoquer une explosion de mécontentement chez le peuple anglais. L'opinion fut bientôt convaincue que les chemins de fer étaient exploités d'une manière très-peu conforme à l'intérêt public. C'est dans cette pensée qu'a été écrite une brochure, qui fut publiée en 1843 à Londres, et qui produisit une certaine sensation. Elle a pour titre : *Railway Reform*. L'auteur montrait comment il y avait une immense force perdue à transporter des voitures vides, pendant que de pauvres gens cheminaient péniblement à pied, à côté de la voie. Il disait qu'en attirant par des prix réduits les voyageurs qui trouvent aujourd'hui les chemins de fer au-dessus de leur portée, on remplirait les voitures et aussi les caisses des compa-

gnies. Le comité administratif, chargé en Angleterre de la surveillance des compagnies, avait déjà émis la même pensée. M. Jullien, dans un fort bon écrit qu'il a publié au sujet de l'exploitation des chemins de fer, cite le passage suivant du rapport de ce comité, sur l'exercice 1843 : « Il n'en coûterait pas davantage à la compagnie du chemin de Birmingham de transporter, par le même convoi, 240 personnes au lieu de 60. Alors, les frais n'étant plus que du quart, et la quote-part à fournir par les voyageurs pour le dividende des actionnaires étant répartie sur quatre têtes au lieu d'une, le prix des places pourrait être abaissé dans une très-forte proportion. »

L'auteur de *Railway Reform* concluait que l'État devait racheter les chemins de fer et les exploiter comme le gouvernement belge, à prix réduits. La conclusion était forcée ; le gouvernement anglais aurait eu tort de s'emparer des chemins en les rachetant d'autorité. C'eût été une atteinte à l'esprit d'association, qui est une des forces vitales de la société anglaise ; c'eût été une attaque contre la liberté de l'industrie, qui est un des attributs indispensables de la civilisation moderne. Jusque-là, dans la gestion des chemins de fer anglais, les administrateurs s'étaient mépris, la liberté de l'industrie avait fait un écart. Ce n'était pas une raison pour exercer envers les compagnies des violences, et pour entraver systématiquement la liberté de l'industrie en matière de chemins de fer. Les associations étaient accessibles à la raison ; la liberté de l'industrie portait en elle-même, le temps aidant, le remède à ses propres excès.

La vraie conclusion à tirer des faits dont on se plaignait justement était que les compagnies devaient ouvrir les yeux sur leur véritable intérêt et voir qu'il n'était pas, à beaucoup près, autant qu'elles le pensaient, en désaccord avec l'intérêt public, qui voulait le bon

marché. Depuis 1843, en effet, les compagnies anglaises ont cédé à la pression de l'opinion publique, dont l'auteur de *Railway Reform* avait été le fidèle interprète, en tant qu'il les avait énergiquement blâmées. Le Parlement lui-même, justement ému de la manière abusive dont les chemins de fer étaient exploités par rapport à l'intérêt du grand nombre, a provoqué un changement de système par la loi du 9 août 1844.

Cette loi, à laquelle on a soumis successivement les compagnies, à mesure qu'elles se sont présentées devant le Parlement, soit pour obtenir la concession de lignes nouvelles, soit pour demander l'autorisation d'emprunter, soit pour se fusionner, a d'abord fait disparaître les stanhopes des grandes lignes, si ce n'est de toute part. Elle a pourvu d'une manière générale au transport des classes peu aisées; elle ordonne qu'il y ait chaque jour au moins un train dans chaque sens, avec des places à raison d'un penny par mille ou 0 fr. 064 par kilomètre. La vitesse doit être d'au moins 12 milles, un peu plus de 19 kilomètres, temps d'arrêt compris. Ce train doit parcourir toute l'étendue, non-seulement de la ligne principale, mais encore de tous les embranchements. Les heures de départ doivent être approuvées par le *Board of Trade*; chaque voyageur peut avoir 50 livres de bagage; le train peut être astreint à s'arrêter à toutes les stations; au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien; au-dessous de douze ans, ils ne payent que demi-place; les trains du dimanche doivent être munis de voitures au prix indiqué ci-dessus. Enfin, il n'est perçu aucune taxe pour le trésor public sur cette catégorie de voyageurs.

Cette même loi règle divers autres objets qui sont traités dans les cahiers des charges français, tels que la faculté du rachat par l'État et les conditions de ce rachat, le transport des dépêches, des troupes, l'établis-

sement du télégraphe électrique. Elle investit le *Board of Trade* de pouvoirs spéciaux pour la surveillance des chemins de fer.

Stimulées par cette loi, plus encore par les justes réclamations de l'opinion publique et par l'appréciation plus intelligente de leur propre convenance, les compagnies anglaises ont successivement modifié leur système d'exploitation, non sans y avoir mis, pendant quelques années, de la mauvaise grâce. Actuellement, elles semblent avoir pris leur parti d'un changement qui est conforme à leur intérêt. Voici, par exemple, quels sont aujourd'hui les prix des places sur les réseaux des principales compagnies de chemins de fer de l'Angleterre, par kilomètre :

Prix des places sur les chemins de fer anglais.

CHEMINS DE FER.	LONGUEUR en kilomètres.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.
Great-Western	190	0 f. 132	0 f. 101	0 f. 069
South-Wales	442	» 079	» 059	» 037
South-Western	152	» 170	» 120	» 066
London, Brighton et South-Coast	80	» 166	» 125	» 084
South-Eastern	142	» 183	» 130	» 081
Great-Northern	308	» 142	» 108	» 061
Eastern-Counties	235	» 160	» 125	» 090
London et North-Western	324	» 143	» 104	» 065
Chester à Holyhead	137	» 145	» 109	» 081
Manchester à Hull	172	» 131	» 102	» 068
Glasgow et South-Western	201	» 109	» 082	» 055
Londres à Édimbourg	652	»	»	» 058
Edinburgh à Glasgow	76	» 066	» 049	» 033
Dublin à Drogheda	182	» 117	» 100	» 065
Londonderry à Enniskillen	97	» 120	» 098	» 053

Ici, il ne faut pas confondre avec la troisième classe les trains *parlementaires*, ainsi nommés parce qu'ils doivent leur origine à l'acte du Parlement du 9 août 1844. Ils ont un prix à part. Les compagnies ne se sont pas

bornées à abaisser sur ces trains le prix des places au niveau qu'avait indiqué le Parlement ; plusieurs d'entre elles ont consenti à une réduction plus ou moins forte. Pour quelques-unes comme celle des *Eastern-Counties*, le rabais est d'un cinquième ; sur le *Caledonian* il est de moitié.

Il faut aussi distinguer les convois à très-grande vitesse, qu'on appelle *express*, et qui ne renferment qu'une classe ; les prix y sont plus élevés même qu'aux premières, et ce n'est que justice. Voici ces prix, pour quelques lignes, toujours par kilomètre :

Prix des places sur l'express, en Angleterre.

Great-Western	0 f. 172
South-Wales	» 093
Great-Northern	» 203
North-Western	» 173
Chester à Holyhead	» 192

Le système vers lequel tendent aujourd'hui toutes les compagnies ou administrations publiques de chemins de fer en Europe, aussi bien sur le continent qu'en Angleterre, consiste à faire le service des voyageurs avec des trains de diverse sorte. Les uns, désignés partout du nom anglais d'*express*, marchent à très-grande vitesse, et par ce motif ne peuvent porter qu'un nombre limité de personnes. Sur ceux-là, le prix des places est plus élevé ; tout au moins on n'y admet que des voyageurs de première classe. D'autres, connus sous le nom d'*omnibus*, et qui forment la catégorie la plus nombreuse, portent des voyageurs de toutes les classes, et se chargent aussi d'une certaine quantité de marchandises pour compléter la charge de la machine. Plus pesamment chargés, ils marchent plus lentement ; il est rare, cependant, qu'ils fassent moins de 30 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris. Sur quelques chemins, il existe

une espèce de convois intermédiaire, entre les express et les omnibus; ce sont les convois qu'on appelle *directs*, dont la vitesse est moyenne entre celle des uns et des autres, et qui souvent ne portent que des voyageurs de la première et seconde classe.

Pour les États-Unis, les prix des places que nous avons rapportés page 544, se reportent à la période de 1835 à 1840. M. Stucklé, qui a parcouru l'Union en 1846, y a trouvé les mêmes à peu près. « Le taux généralement adopté, dit-il, est celui de 4 cents (0 fr. 216) par mille (1,609 mètres) ; ou de 13 cent. et demi par kilomètre... Il existe toutefois quelques exceptions à cette règle. Ainsi en Massachusetts quelques routes et la ligne de Boston à New-York ne comptent que 2 cents par mille, ou 6 cent. 3/4 par kilomètre. » Quelques lignes perçoivent 3 cents par mille, ou 10 cent. 1/4 par kilomètre. Le docteur Lardner estime que sur les chemins de l'État de New-York et des six États de la Nouvelle-Angleterre, le prix moyen des places est de 9 cent. 3/4 par kilomètre, ce qui s'accorderait assez avec un prix de 13 cent. 1/2 pour la plupart des lignes, parce que les chemins qui desservent les environs des grandes villes ont des prix réduits, ce qui rabaisse notablement la moyenne générale. Le prix de 13 cent. 1/2 est passablement élevé. Cependant le bon marché du transport sur les bateaux à vapeur des États-Unis donnant à ceux-ci une clientèle beaucoup plus nombreuse que celle des chemins de fer du même pays, c'était un enseignement dont les administrations de ces derniers pouvaient profiter.

Nous n'indiquons qu'un prix par chemin pour les États-Unis, parce que, on le sait, en Amérique, il n'y a qu'une sorte de places dans chaque convoi. Ainsi le veut le principe de l'égalité sociale, tel qu'il est pratiqué dans ce pays, où, à proprement parler, la société offre une

grande diversité de professions, mais une seule classe.

M. J. Coutin, a trouvé les prix des places aussi notablement au-dessous de ceux qu'avait observés M. Stucklé. Je donne ici un relevé qu'il a bien voulu me communiquer, et qui comprend des chemins situés dans toutes les sections du pays à peu près.

Prix des places sur les chemins de fer des États-Unis.

Noms des lignes.	Longueur.	Prix par kilom.
De New-York au lac Érié (1).....	755	0 f. 053
De New-York à Albany (2).......	232	» 04
D'Albany à Buffalo.............	528	» 06
De Boston au Maine (3)..........	178	» 06
Old Colony.....................	60	» 09
De Boston à Lowell.............	42	» 077
Central du Vermont.............	252	» 098
Cheshire.......................	87	» 09
De Harlem......................	158	» 06
Northern.......................	190	» 08
De Boston à Albany.............	322	» 08
De Madison à Indianapolis.......	138	» 09
Central du Michigan............	367	» 09
Central de Géorgie et prolongement.	470	» 10
De la Géorgie et de l'Atlantique à l'Ouest......................	500	» 09
De la Caroline du Sud...........	222	» 09
De Gaston à Raleigh............	140	» 14
De Washington à Wilmington....	608	» 04
Central de Virginie.............	158	» 11
De Philadelphie à Hollidaysburg..	394	» 09
De Philadelphie à Mount-Carbon.	148	» 09
De New-York à Philadelphie.....	140	» 11

En Belgique, la loi du 12 avril 1851, mise en vigueur le 18 juin de la même année, a modifié les prix des

(1) Ce chemin est en concurrence avec le canal Érié et avec la ligne de fer parallèle au canal.

(2) En concurrence avec le fleuve Hudson.

(3) En concurrence avec une autre ligne de fer et un service de bateaux à vapeur.

places. A l'époque où cette loi fut promulguée, la base moyenne était par kilomètre :

Pour la 1re classe, de	0 f. 076
— 2e classe	» 058
— 3e classe	» 036

La base du tarif, décrétée par la loi du 12 avril 1851, est :

Pour la 1re classe, de	0 f. 080
— 2e classe	» 060
— 3e classe	» 040

Par conséquent, les nouveaux tarifs présentent, comparativement aux anciens, les augmentations suivantes :

1re classe	5 26 p. 0/0
2e classe	3 45 —
3e classe	11 11 —

Mais, même avec cette augmentation, le tarif du prix des places, sur les chemins de fer belges, reste d'une modération remarquable.

En France, dans toutes les concessions faites depuis 1841, le maximum du prix des places est resté le même qu'auparavant, sauf une augmentation d'un demi-centime par kilomètre pour les troisièmes ; mais aussi les wagons découverts ont été supprimés et remplacés par des voitures fermées et couvertes, avantage qui fait plus que compenser le faible accroissement d'un demi-centime. Ce fut un décret du gouvernement provisoire de 1848 qui fit ainsi disparaître les wagons découverts de tous les chemins de fer. Depuis ce moment, dans tous les cahiers des charges on a suivi ces errements.

Les compagnies françaises ont constamment perçu, à très-peu près, le plein de leur tarif pour les voyageurs. Elles ne dérogent à cette règle que pour le service de la banlieue de Paris, où il leur faut attirer des masses de

voyageurs, et où elles ont des concurrences redoutables dans les voitures publiques. Il faut mentionner cependant une autre dérogation qui n'a lieu que de loin en loin, celle des trains de plaisir, qui impliquent l'aller et le retour, et à l'égard desquels les prix sont très-réduits. C'est ainsi que de Paris à Londres on a pu aller et revenir pour 40 fr., soit 20 fr. par voyage, et même 14 fr. par la voie du Havre ou de Dieppe. Ce n'est pas 3 cent. par kilomètre, moins que l'indemnité de route que chez nous la charité publique accorde aux indigents.

Le bon marché du service de la banlieue est très-prononcé dans les principales directions, telles que celles de Versailles et Saint-Germain. L'usage des billets de retour tend à se répandre en France et partout. C'est la source d'une économie notable pour le public et d'un avantage réel pour les compagnies.

Dans les environs de Paris, comme au surplus de la plupart des capitales de l'Europe, on a introduit le système des abonnements mensuels ou de saison, qui est encore un mode intéressant du bon marché et un arrangement avantageux aux intérêts des compagnies comme du public.

Il nous reste à dire un mot des chemins de fer allemands. Le service des voyageurs s'y fait à des conditions modérées. Dès 1844, les relevés statistiques de MM. Lechatellier et Baumgarten avaient mis cette indication en relief. La moyenne générale des prix donnée par M. Lechatellier était, par kilomètre :

Pour les premières	0f.104
— secondes	» 072
— troisièmes	» 055
— quatrièmes (1)	» 037

(1) C'est seulement sur un petit nombre de chemins qu'il y avait une quatrième classe.

Cette modération s'est maintenue depuis 1844, et même elle est devenue plus marquée. Il résulte des tableaux de M. Hauchecorne, qu'en 1853, la perception moyenne par kilomètre a été de 0 fr. 0595 sur les chemins prussiens, un peu plus faible sur l'ensemble des autres. Sur le chemin de fer de l'État de Wurtemberg, elle ne va qu'à 0 fr. 042. Des quatre grands chemins de l'empire d'Autriche, celui de l'empereur Ferdinand, dont nous avons trouvé le tarif des marchandises fort élevé, est celui sur lequel le prix moyennement perçu pour les voyageurs est le plus bas (0 f. 0523).

M. Hauchecorne fait remarquer avec raison que le taux moyen de la perception en Allemagne, pour les voyageurs, est moindre même que celui de la Belgique.

Essayons de signaler les principales conséquences économiques des changements qu'a éprouvés, depuis 1841, le régime des chemins de fer, changements qui consistent, d'une manière générale, dans l'adoption de prix plus modérés. Et d'abord le résultat général, celui qui résume et condense tous les autres, le montant des recettes, a acquis de grandes proportions. Les recettes des chemins de fer de l'Angleterre ont été, en 1853, de 455 millions de francs, c'était le revenu de la république française à la glorieuse époque du consulat, c'est beaucoup plus que le revenu actuel de la monarchie prussienne (1). Au moment où nous traçons ces lignes, ces recettes doivent être sur le pied de 550 millions. Tout porte à penser que

(1) M. A. Moreau de Jonnès fils, dans son livre de *la Prusse, son progrès politique et social*, donne le détail du budget de la monarchie pour 1847.

Le total des recettes qui font tout juste équilibre aux dépenses, est de........	64,033,697 th.
à quoi il faut joindre les frais de perception qui, d'après les renseignements donnés par l'auteur, ne peuvent excéder.........	20,000,000
D'où le total de........	84,033,697 th.
Soit au change de 3 fr. 76 cent. par thaler........	315,965,700 fr.

les recettes des chemins de fer français ne le céderont pas, proportion gardée, à celles du Royaume-Uni. En 1854, elles ont été de 196,534,803 fr., somme qu'à cause de quelques omissions il faudrait porter au delà de 200 millions, et cela pour une étendue qui, à la fin de l'année, n'était que de 4,676 kilomètres (1). Cette grandeur des recettes des chemins de fer doit être attribuée pour une bonne part au développement qu'a pris le service des marchandises, et à la grandeur constamment croissante des recettes qui en sont provenues.

A l'origine, sur les chemins de fer anglais, sauf les petits chemins du nord de l'Angleterre et de l'Ecosse spécialement établis pour le service des houillères, les marchandises ne donnaient qu'un revenu accessoire. Dès 1843, sur un revenu total de 113,379,725 fr., les marchandises ont rendu 35,623,300 fr., c'est-à-dire une proportion de 31 pour 100. A partir de ce moment, la progression du produit des marchandises a été rapide jusqu'en 1849. Cette année elles produisirent 139,376,000 fr. sur 297,640,000 fr. soit 15,524 fr. par kilomètre, c'était 46,83 pour 100 du produit total. En 1853, c'était parvenu à 238,864,750 fr. sur 454,687,560 fr. soit à 52,54 pour 100 de la totalité.

En 1849, on comptait, par kilomètre de longueur du réseau du Royaume-Uni, 11,442 voyageurs; il y en avait, en 1853, 13,659.

En 1849, le revenu moyen était, par kilomètre de développement du réseau, de 33,200 fr. En 1853, c'était de 37,730 fr., soit de 14 pour 100 de plus, et il faut remarquer que les chemins de fer livrés à la circulation depuis

(1) C'est par kilom., en ne prenant pour total que 196,534,803 fr., 45,025 fr. En 1853, le revenu kilométrique moyen avait été de 41,712 fr., celui des chemins de fer du Royaume-Uni a été, en 1853, sensiblement moindre, on va le voir.

1849 sont moins avantageux que ceux qui étaient déjà ouverts au public.

Le contingent fourni par les voyageurs et par les marchandises, dans le revenu kilométrique des chemins de fer du Royaume-Uni, en 1843, 1849 et 1853, a été comme il suit :

ANNÉES.	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAL.
1843	26,849 f.	12,301 f.	39,150 f.
1849	18,676	15,524	33,200
1853	17,908	19,822	37,730

En Amérique le nombre des chemins de fer est considérable : en général les grandes lignes sont morcelées et les fragments présentent une notable variété dans la part proportionnelle des recettes qui est afférente aux voyageurs ou aux marchandises. Dans le plus grand nombre des cas cependant le revenu des marchandises est inférieur encore à celui des voyageurs. C'est que ces chemins ont été entrepris le plus souvent pour le second objet plutôt que pour le premier. Mais il ne manque pas d'exceptions dans lesquelles le revenu des marchandises est le plus grand. Je citerai entre autres le chemin direct de New-York au lac Érié (*New-York and Erie Railroad*), le plus long des Etats-Unis (il a 755 kilomètres). En 1852 le service des marchandises y a produit 1,883,198 dollars contre 1,382,636 qu'ont rendu les voyageurs. Sur 1,000 de recettes, c'est 576 d'un côté, 424 de l'autre. Le grand chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, qui est enfin ouvert sur son parcours entier de 631 kilomètres, donne des résultats analogues.

En 1851, les chemins de fer de la Prusse, offrant alors un développement de 3,249 kilomètres recevaient, pour le service des marchandises, 26,898,000 fr., contre 25,426,000 fr. fournis par les voyageurs. Sur 1,000 fr. de recette totale, c'est 486 d'une part et 514

de l'autre. En 1853, le revenu total des chemins de fer prussiens a été de 74,533,000 fr., qui, en laissant à part 3,225,000 fr. que M. Hauchecorne qualifie de produits extraordinaires, se répartissent ainsi :

Voyageurs	29,405,000 f.
Marchandises	41,902,000

Par conséquent, en faisant abstraction des produits extraordinaires, sur 1,000 fr. de recettes :

Les voyageurs ont donné	412 f.
Les marchandises	588

Les chemins de fer allemands, autres que ceux de la Prusse, ont produit, d'après les tableaux de M. Hauchecorne, un total de 95,372,000 fr. (1), savoir :

Voyageurs	36,787,000 f.
Marchandises	55,087,000
Produits extraordinaires	3,500,000

En négligeant les produits extraordinaires, on trouve que 1,000 fr. de recettes se sont répartis ici dans la proportion suivante :

Voyageurs	400 f.
Marchandises (2)	600

Les chemins de fer français sont les plus intéressants

(1) Pour avoir le revenu exact des chemins de fer allemands, autres que ceux de la Prusse, en 1853, il faudrait à cette somme ajouter les recettes des deux chemins autrichiens faisant ensemble 125 kilomètres, celui de Vienne à Glognitz et celui de Vienne à Bruck. En les portant à 30,000 fr. par kilomètre, ce serait une somme de 3,750,090 fr. On peut donc calculer que la catégorie des chemins allemands dont nous parlons a rendu brut près de 100 millions en 1853.

(2) Il est curieux que les chemins de fer allemands, en dehors de la Prusse, aient rendu en 1853 moins qu'en 1852. La différence signalée dans les tableaux de M. Hauchecorne est principalement du fait des voyageurs qui, en 1852, avaient été en plus grand nombre, et qui avaient donné 40,823,000 fr. ; le service des marchandises avait produit 55,482,000 fr. Cependant la masse totale des transports effectués à un kilomètre avait été moindre.

de tous à étudier sous ce rapport. C'est là qu'on a fait le plus d'efforts dans la voie du bon marché ; c'est là aussi qu'on est parvenu à faire rendre le plus aux marchandises, tout en retirant des voyageurs un gros revenu.

Sur le chemin de fer du Nord, par exemple, les recettes respectives des marchandises et des voyageurs ont eu la marche suivante (1) :

ANNÉES.	MARCHANDISES.	VOYAGEURS.
1847	7,118,781 f.	8,523,382 f.
1848	7,970,738	7,771,425
1849	9,864,078	9,462,402
1850	11,650,308	12,044,586
1851	12,004,027	14,320,420
1852	15,359,922	14,667,075
1853	19,290,200	15,757,510
1854	24,110,297	16,133,590

Pour le chemin de fer du Nord, comme pour tous les autres, nous mettons au compte des marchandises aussi bien ce qui est dû à la grande vitesse que ce qui provient de la petite, et en outre la poste. Les recettes de la grande vitesse, autres que le prix des places des voyageurs, partent de 2,032,303 fr. pour arriver à 5,052,152 fr. Les recettes de la petite vitesse partent de 5,086,478 fr., pour monter à 19,058,145.

Les mêmes rapports offrent une double indication de laquelle il résulte bien que l'accroissement des recettes est dû à l'abaissement du tarif. En ramenant le service des marchandises par la petite vitesse au transport à 1 kilomètre, on voit qu'en 1851 ce service a représenté

(1) Les résultats consignés ici, tels qu'ils figurent dans les rapports de la compagnie du Nord, ne sont pas exactement comparables à ceux du chemin de fer d'Orléans, parce que, pour le chemin du Nord, on comprend dans le produit des voyageurs l'impôt sur le prix des places, qui est déduit dans les comptes de la compagnie d'Orléans. Ce serait, pour 1854, 622,990 fr. à déduire des produits du chemin de fer du Nord. Les résultats présentés ici n'en seraient modifiés que d'une manière secondaire.

84 millions de tonnes; en 1853, c'était 190 millions; en 1854, 269 millions. L'accroissement de 1851 à 1854 est dans le rapport de 100 à 320. Or, la recette de la petite vitesse est montée de 8,431,699 fr. à 19,058,145, c'est-à-dire dans le rapport de 100 à 226 seulement. Donc le tarif moyen a été moindre en 1854 qu'en 1851 ; ce qui peut provenir également d'une réduction générale ou du développement acquis par le transport des marchandises tarifées le plus bas. En fait, ces deux causes ont agi simultanément.

Si on se transporte à une époque plus reculée que 1851, le changement devient plus manifeste encore. En 1847, le nombre de tonnes transportées à 1 kilomètre était de 41,287,000 ; à cette époque, le tarif moyen était d'un peu moins de 12 centimes. En 1853, il était réduit à 7 et demi, et en 1854, à 0 fr. 0667.

Si on range à part la houille et le coke, que le chemin de fer du Nord transporte d'une manière spéciale et en grande quantité, on trouve qu'en 1853 et 1854 le tarif moyen a été, par tonne et par kilomètre (1) :

	1853	1854
Marchandises diverses autres que houille et coke	0 f. 0935	0 f. 0909
Houille	» 0383	» 0368
Coke	» 0432	» 0377
Moyenne générale	» 0750	» 0677

En 1847, dans une recette de 1,000 fr., les voyageurs entraient pour 546 fr., les marchandises, 454 fr.

En 1853 et 1854, la proportion des recettes a été :

	1853	1854
Voyageurs	453	404
Marchandises	547	596

L'avantage a donc été de plus en plus marqué en faveur des marchandises.

(1) Nous reproduisons ces chiffres tels qu'ils sont dans le compte rendu par le conseil d'administration aux actionnaires.

Sur le chemin de fer d'Orléans on pourrait signaler une progression analogue; voici les résultats de l'exploitation de 1853 et 1854 :

	1853	1854
Les voyageurs ont donné........	15,034,551 f.	16,173,996 f.
Les marchandises de toute sorte, y compris la poste..............	21,024,502	26,841,950
Total.............	36,059,053	43,015,946
La petite vitesse seule a donné.....	13,781,393 f.	20,017,541 f.

Elle a porté sur 764,820 tonnes en 1853 et 1,130,745 en 1854 (bétail non compris), ce qui, ramené au parcours de 1 kilomètre, représente, pour la première année, 152,472,000 tonnes, et pour la seconde, 251,241,000.

	1853	1854
Sur 1,000 f. de recettes, les voyageurs ont donné.	431	376
Les marchandises	569	624
Dans les recettes dues aux marchandises, la petite vitesse, sans le bétail, a fourni................	371	465
Et avec le bétail..............................	451	523
Le tarif moyen de la petite vitesse a été, par tonne et par kilomètre, de..........................	0 f. 09	0 f. 079

De 1853 à 1854, en une seule année, le changement a été très-marqué, on le voit, dans la proportion des revenus provenant des voyageurs et des marchandises.

La petite vitesse, qui est ici la plus intéressante à observer, a rendu en 1854, 7,350,239 fr. de plus ; c'est 58 pour 100 d'augmentation. Dans le nombre des tonnes transportées à 1 kilomètre, l'accroissement est de 65 pour 100. Ici se place une observation au sujet de la différence des services que rendent les chemins de fer, selon les différents pays. En ramenant le nombre de tonnes transportées au parcours de 1 kilomètre, M. Hauchecorne trouve pour l'expression du mouvement des marchandises sur les chemins de fer prussiens, en 1853, 396,530,000 tonnes, et pour le reste des chemins de fer

allemands, 484,862,000. A cause des omissions qu'en observateur consciencieux il signale lui-même dans ses relevés, disons pour l'ensemble des chemins de fer allemands 900 millions de tonnes. Or, si l'on rapproche cette circulation des chemins de fer allemands de celle de nos lignes françaises, de la ligne d'Orléans, par exemple, on sera tenté de la trouver faible encore. En effet, en 1854, le chemin de fer d'Orléans ayant eu, dans le seul service de la petite vitesse, et abstraction faite du bétail, un mouvement de 251,000,000 tonnes transportées à un kilomètre, c'est par kilomètre de développement 216,000 tonnes. Sur cette base, la circulation des chemins de fer allemands aurait dû atteindre, avec leur développement total de 8,851 kilomètres, une circulation kilométrique de 1,912,000,000 tonnes. C'est au delà de deux fois celle qui a eu lieu, dans l'exercice antérieur, il est vrai, mais en comptant la grande vitesse aussi bien que la petite, ainsi que toute sorte d'objets transportés.

Des résultats pareils à ceux que nous venons de constater, pour les chemins de fer en général, suffisent à indiquer l'avenir et la destination de ces voies de communication. Ils montrent à quel point il est donné aux grandes lignes non-seulement d'encourager et de provoquer le déplacement des personnes, mesure et garantie de la possession de la planète par chacun des membres de la famille humaine, mais aussi, par le moyen du transport des marchandises, de développer les échanges, d'exciter l'agrandissement de la puissance productive des sociétés et d'atteindre ainsi la misère dans une de ses principales racines, à savoir l'insuffisance et l'incertitude de la production. Exploités avec intelligence comme ils le sont en France, les chemins de fer sont de puissants agents de l'amélioration populaire.

En les examinant sous un autre aspect, nous allons leur reconnaître à un haut point le même caractère, et nous constaterons une fois de plus qu'en acceptant franchement cette destination, ils sont très-productifs pour les capitalistes qui s'en chargent. Si nous étudions, en effet, le service des voyageurs, il nous sera démontré qu'en cela les grosses recettes des chemins de fer proviennent du grand nombre, des classes peu aisées.

Parmi les chemins de fer français, il n'en est pas un seul où le nombre des voyageurs qui se mettent aux premières places soit du sixième ; sur le chemin de fer du Nord, c'est du dixième. Le plus communément, les voyageurs des troisièmes forment les deux tiers ou les trois quarts de la totalité. Les voyageurs des secondes en font à peu près du tiers au quart. Il est vrai que les voyageurs de la première classe parcourent de plus longs trajets. En résumé, cependant, les voyageurs des troisièmes sont ceux desquels les chemins de fer français tirent le plus de leur revenu. Je prendrai l'exemple des chemins de fer du Nord et d'Orléans ; ce sont en France les deux grandes lignes exploitées de plus longue main.

En 1848, ces deux chemins ont offert les résultats suivants :

Proportion des différentes classes de voyageurs.

	Nord.	Orléans.
1re classe	8	13
2e classe	26	25
3e classe	66	62

Proportion des recettes.

	Nord.	Orléans.
1re classe	22	36
2e classe	37	38
3e classe	41	26

En 1850, sur 100 voyageurs, il y a eu :

	Nord.	Orléans.
1re classe	10	15
2e classe	24	23
3e classe	66	62

Sur 100 francs de recettes provenant des voyageurs,

	Nord.	Orléans.
Les premières ont donné	33	32 (1)
Les deuxièmes	30	26
Les troisièmes	37	42

En 1853, sur 100 voyageurs, il y a eu :

	Nord.	Orléans.
Aux premières	10	11
Aux secondes	28	19
Aux troisièmes	62	70

Et dans une recette de 100 francs,

	Nord.	Orléans.
Les premières ont donné	34	35
Les secondes	32	22
Les troisièmes	34	43

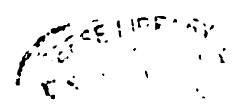
Il faut observer qu'en 1853 le chemin de fer d'Orléans était un immense réseau pénétrant au cœur de beaucoup de provinces, tandis qu'en 1848 et en 1850 ce n'était qu'une tête de ligne.

Enfin en 1854 on a les résultats suivants :

Répartition du nombre des voyageurs sur 100.

	Nord.	Orléans.
1re classe	10	12
2e classe	27	16
3e classe	64	72

(1) Le compte rendu de l'exercice 1850 ne constate pas exactement la recette afférente à chacune des classes de voyageurs. J'ai dû la déduire d'autres résultats consignés dans ce document.



Répartition des recettes sur 100 fr.

	NORD.	ORLÉANS.
1re classe	33	39
2e classe	30	17
3e classe	37	44

Sur les chemins de fer belges, on observe des résultats assez semblables à ceux qu'offrent les chemins de fer français. Voici, par exemple, ce qu'on constate pour 1851, 1852 et 1853 :

Proportion des voyageurs, sur 100 personnes.

	1851	1852	1853
1re classe	10	10	12
2e classe	25	27	26
3e classe	65	63	62

Proportion des recettes, sur un total de 100 fr.

	1851	1852	1853
1re classe	29	29	33
2e classe	35	35	32
3e classe	36	36	35

La diminution qu'on peut remarquer ici, au sujet des voyageurs de la troisième classe, a été la conséquence de l'augmentation du prix des places, signalée, page 590, qui a été plus forte pour cette classe que pour les deux premières. Une commission, qui avait été chargée d'examiner les effets de ce changement, et que présidait M. Partoes, secrétaire général du ministère des travaux publics, a fait sur ce sujet un rapport qui ne laisse pas de doute sur l'origine de l'abaissement qu'ont subi le nombre des voyageurs de cette classe et la recette qui y est afférente.

Sur les chemins anglais, les proportions, à l'origine, ont été très-différentes de ce que nous venons de voir pour les chemins français et belges. Les compagnies alors semblaient avoir pris pour devise l'exclamation dédaigneuse d'Horace pour le commun des hommes,

En 1843, quand déjà l'exploitation des chemins anglais commençait à être moins aristocratique, il y avait pour l'ensemble des lignes, sur 100 voyageurs :

1re classe............	20
2e classe............	51
3e classe............	29

et dans les recettes, du chef des voyageurs, la part correspondant à chaque classe était :

1re classe.........	44 1/2
2e classe.........	42
3e classe.........	13 1/2

La progression, favorable au grand nombre, s'est fortement dessinée depuis lors.

En 1848, on observe déjà un grand changement ; les proportions entre les trois classes de voyageurs, sous le rapport de leur nombre et sous celui du revenu produit, deviennent :

	Nombre sur 100.	Recette sur 100 fr.
1re classe............	19	31
2e classe...........	39	41
3e classe (1)........	42	28

Depuis 1848, la progression dans le sens des voyageurs peu aisés a continué de se prononcer.

En 1853, on a eu les résultats suivants :

	Nombre sur 100.	Recette sur 100 fr.
1re classe...........	12	31
2e classe...........	36	37
3e classe...........	52	32

Le développement que prend le nombre total des voyageurs, est bon à signaler. En 1843, le nombre total était de 23,467,000, à peu près la population du Royaume-Uni alors; en 1844, 27,664,000; en 1849, 63,842,000, plus

(1) Nous rangeons dans la troisième classe, comme de juste, les personnes qui voyagent par les trains parlementaires.

du double de la population; en 1853, 102,287,000, notablement au delà du triple. A eux seuls, les voyageurs des trains parlementaires ont atteint, en 1853, le nombre de 36,166,000; c'est 35 pour 100 de l'ensemble. Si l'on veut comparer l'extension du réseau à la multiplication des voyageurs dans la dernière période quatriennale dont les résultats sont connus, on verra la disproportion qui existe entre les deux accroissements, par les chiffres qui suivent :

Années.	Étendue moyenne du réseau.	Nombre des voyageurs.
1849	8,978	63,841,539
1853	12,048	102,286,660

Ainsi, tandis que le réseau s'est étendu dans le rapport de 100 à 134, le nombre des voyageurs s'est multiplié dans la proportion de 100 à 160.

De cet exposé des faits actuels, il est facile de tirer la conclusion. Les chemins de fer, à mesure qu'ils se multiplient, suivent de plus en plus la pente du siècle : ils tendent au bon marché, et le bon marché en fait la prospérité. Pour clientèle, ils recherchent le grand nombre; le grand nombre répond à leur appel et les enrichit.

Nous sommes cependant loin encore du terme qu'ils atteindront. C'est à peine si, sur le continent européen, quelques-unes des grandes lignes internationales sont achevées. Sur celles qui le sont, le service n'a pas reçu encore une organisation complète, et l'on en est encore aux tâtonnements. On est aussi, dans plus d'un cas, au sein de chacun des États, en présence d'une difficulté particulière qui résulte de ce que les grandes lignes sont morcelées en plusieurs tronçons qui appartiennent à différentes compagnies, plus ou moins jalouses ou défiantes les unes envers les autres. Avec un peu plus de temps,

les grandes lignes seront achevées d'une extrémité à l'autre du territoire des grands États ou des agglomérations d'États, sans solution de continuité. Là où la même grande ligne forme, dans l'intérieur d'un seul et même État, le domaine de plusieurs compagnies distinctes, les compagnies se seront concertées, sinon fusionnées, comme elles le sont déjà en France et en Angleterre, au grand avantage de l'exploitation. Il y a même lieu de croire qu'un concert intime s'établira entre les diverses compagnies propriétaires des diverses parties de chacune des grandes lignes européennes. Le commerce sera stimulé aux grands échanges entre les parties d'un même territoire : entre le nord et le midi de la France, par exemple. Il sera convié par le même moyen, celui des bas tarifs, aux vastes opérations internationales. Pour le transport des blés, par exemple, entre l'est et l'ouest, ou entre le sud et le nord de l'Europe, on aura des facilités ignorées jusqu'à ce jour. On assistera enfin à des transactions immenses, d'où sortiront de grands bienfaits pour tous les peuples.

Le matériel même des chemins de fer se transforme journellement, de manière à ce qu'il devienne facile d'opérer sur des quantités et d'attirer celles-ci par le bon marché des transports. Sur les chemins de fer qui se construisent en ce moment par les soins des hommes les plus éclairés, on s'est décidé à avoir, pour le service des marchandisès, des locomotives d'un poids d'environ 40,000 kilogrammes, indépendamment du tender, qui se mouvront sans embarras sur une voie calculée pour résister à cette charge, et puis des machines mixtes à l'aide desquelles on transportera sur le même convoi des masses de voyageurs et des masses de marchandises. De pareils moyens supposent nécessairement que les compagnies soient ralliées à la politique des transports

à bon marché, car, seul, le bon marché pourra procurer la charge des grands convois que comportent de pareilles machines.

Ainsi nous nous retrouvons en présence de ce que nous avons appelé de nos vœux, de ce que l'économie politique signale comme renfermant le remède au dénûment des populations, à savoir le bon marché des produits et des services, la grandeur des moyens de production et d'action. C'est ainsi que les sociétés européennes tendent à se pourvoir des éléments de la richesse et de l'abondance. C'est ainsi qu'elles s'affranchissent de cette cause particulière des révolutions qui réside dans une excessive inégalité de fait entre des classes que la politique, comme la religion, autorise, toutes tant qu'elles sont, à se considérer comme égales en droit les unes aux autres.

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE ANALYTIQUE

DES MATIÈRES.

PREMIER DISCOURS D'OUVERTURE. 1840-41.

DE LA GRANDEUR DE L'INDUSTRIE MODERNE ET DE SA FAIBLESSE.

DEUXIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1841-42.

DU PROBLÈME SOCIAL POSÉ A NOTRE ÉPOQUE.

CINQUIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1844-45.

DU CRÉDIT PUBLIC.

SIXIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1845-46.

DE LA NÉCESSITÉ DE L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

SEPTIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1846-47.

QUESTION DE LA POPULATION.

HUITIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1847-48.

LA LIBERTÉ DU TRAVAIL.

NEUVIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1848-49.

L'ÉCONOMIE POLITIQUE ET LE SOCIALISME.

DIXIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1849-50.

ACCORD DE L'ÉCONOMIE POLITIQUE ET DE LA MORALE.

ONZIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1850-51.

DU DÉSIR DU BIEN-ÊTRE.

DOUZIÈME DISCOURS D'OUVERTURE. 1851-52.

DU PROGRÈS.

PREMIÈRE LEÇON.

DES LIENS QUI EXISTENT ENTRE LES PROGRÈS DE L'INDUSTRIE ET CEUX DE LA LIBERTÉ.

DEUXIÈME LEÇON.

L'ÉLÉVATION DE TOUTES LES CLASSES EST LIÉE AU DÉVELOPPEMENT DE LA PUISSANCE PRODUCTIVE : CETTE PUISSANCE EST INCOMPARABLEMENT PLUS GRANDE AUJOURD'HUI QUE DANS LES SOCIÉTÉS ANTÉRIEURES.

QUATRIÈME LEÇON.

DES MACHINES ET DES SERVICES QU'ELLES RENDENT. OBJECTIONS.

CINQUIÈME LEÇON.

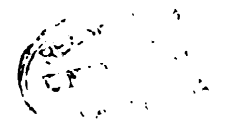
SUITE DES OBJECTIONS PRÉSENTÉES CONTRE LES MACHINES; CONTINUATION DE L'EXPOSÉ DES SERVICES QU'ELLES RENDENT.

SIXIÈME LEÇON.

DE LA SUSPENSION MOMENTANÉE DU TRAVAIL QU'ON A ATTRIBUÉE AUX MACHINES.

SEPTIEME LEÇON.

LES VOIES DE COMMUNICATION.



DIXIÈME LEÇON.

III. DES CHEMINS DE FER.

ONZIÈME LEÇON.

DES TARIFS DES CANAUX.

DOUZIÈME LEÇON.

DES TARIFS DES CHEMINS DE FER.

A la différence de ceux des canaux, les tarifs des marchandises sur les chemins de fer comprennent les deux éléments du transport : l'usage du chemin, ou péage, et la traction. — La distinction entre ces deux éléments est inutile ici puisqu'il est universellement reconnu que le système de libre circulation est impraticable sur les chemins de fer. — Ces chemins ont principalement servi, jusqu'en 1841, au transport des voyageurs. — On les a crus bien inférieurs aux canaux, sous le rapport de l'économie, pour le transport des marchandises; l'opinion contraire gagne du terrain. — Les tarifs, pour les marchandises, doivent donc être jusqu'à présent considérés comme provisoires. — Tarifs légaux anglais. — En général, pas de maximum ou maximum très-élevé. — Les prix réels perçus par les compagnies sont fort au-dessous des maxima. — États-Unis. Variétés des dispositions législatives en matière de tarifs. — Dans les États qui ont le mieux conservé la tradition anglaise, grande latitude laissée aux compagnies, sauf des réserves pour la révision et la réduction périodique des tarifs, la Pennsylvanie et quelques autres États agissent dans un autre sens. — Tarifs réellement en vigueur dans les divers États américains. — Tarifs français. — Tarif légal prescrit aux compagnies formées en 1838. — Il paraissait alors peu favorable aux compagnies, et une loi de 1839 autorisa l'administration à l'élever. — Les apparences ont changé depuis. — Tarif accordé aux compagnies de Bâle à Strasbourg et de Paris à Orléans. — Tarifs belges. — Services que les chemins de fer sont appelés à rendre, notamment en cas de disette, par le transport des substances alimentaires. — Résultats qu'on peut en attendre, en ce qui concerne le vin, en France. — Cas exceptionnels où l'abaissement du tarif ne tend que faiblement à accroître la consommation. — Confirmation de cette vérité que l'invention des chemins de fer est arrivée juste à l'époque où elle pouvait réussir. — Importance à attacher aux chargements complets. Page 514

TREIZIÈME LEÇON.

TARIF DES PLACES DES VOYAGEURS SUR LES CHEMINS DE FER.

En Angleterre, tandis que, pour le transport des marchandises, la fixation d'un prix maximum est l'exception, dans les actes du Parlement, pour le transport des personnes, c'est la règle. — Maximum légal unique et très-élevé applicable aux voyageurs. — Tarifs réels comprenant trois classes de voyageurs. — Moyenne des prix perçus. — Aux États-Unis, dans le groupe des six États qu'on nomme Nouvelle-Angleterre, pas de maximum. — L'État de New-York est celui où la plus grande latitude a été laissée aux compagnies jusqu'en 1841. — Pennsylvanie, maxima très-variés. — Maryland, maxima bas. — Virginie, maxima élevés. — Tarifs réels : prix perçus par les compagnies dans les divers Etats de l'Union. — Le sentiment public s'y traduit par l'égalité des places. — Tarifs français. — Maxima applicables à trois sortes de places. — Clauses

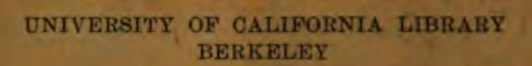
APPENDICE AUX LEÇONS XII ET XIII.

FIN DE LA TABLE DU PREMIER VOLUME.

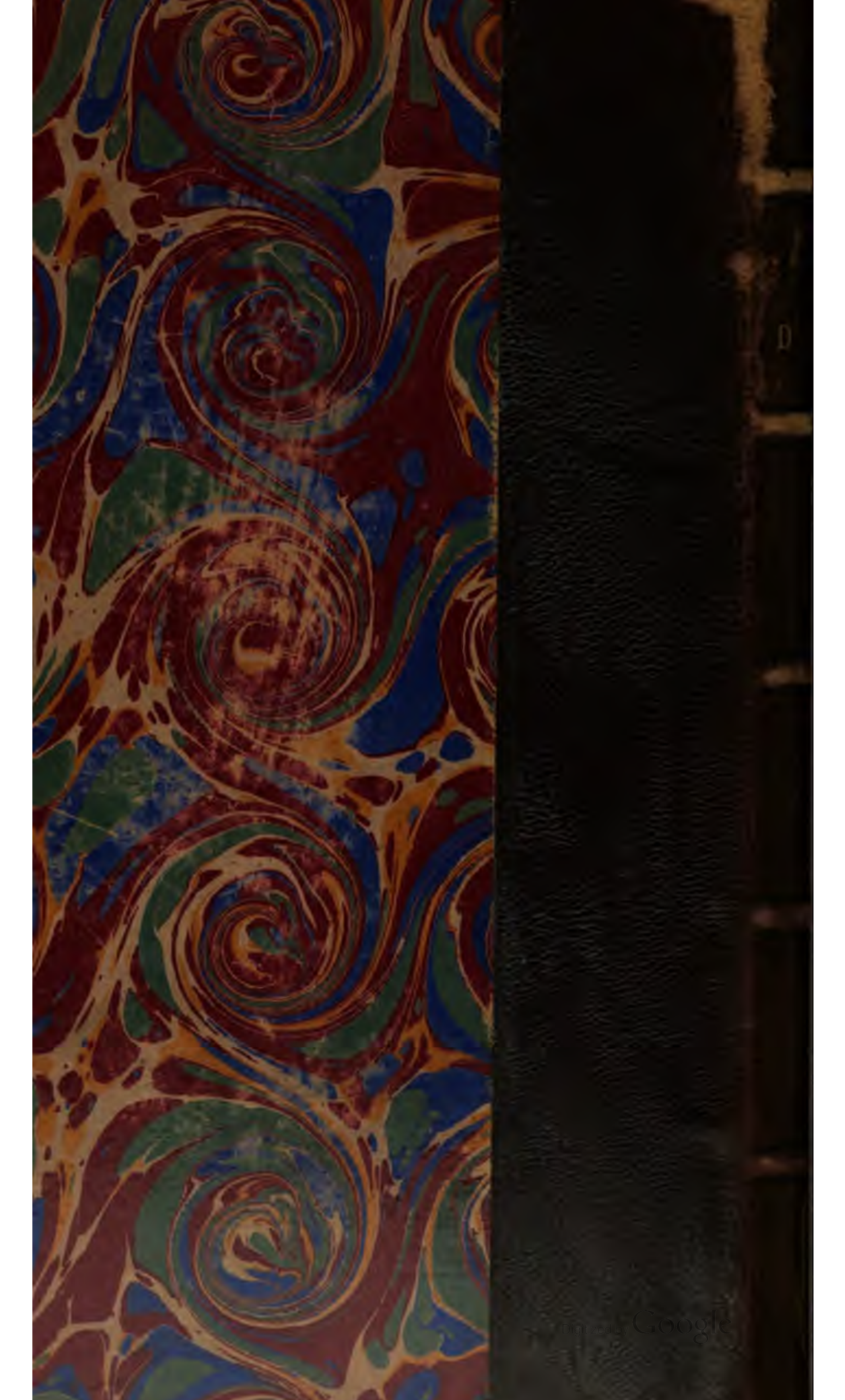
ERRATA

Page 100	ligne	20, du second,	lisez :	*de la seconde*
— 203	—	31, à le début	—	*au début*
— 483	—	25, dépréciation	—	*dépression*

Corbeil, typographie et stéréotypie de Crété.




C031225030
UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
Digitized by Google


D